

Unidad 1: Contratos y costos

4.1.1 Documentos de transporte

Este es uno de los puntos que genera mayores conflictos en las empresas importadoras y exportadoras al momento de tener que gestionar la documentación de transportes. Los motivos van desde la gran cantidad de documentos que existen y sus características propias hasta las exigencias normativas que los regulan en los distintos países y la necesidad de utilizar varios medios de transporte. Esto último muchas veces dificulta el identificar cuáles son los necesarios en cada caso.

Resulta importante destacar que, en general, a los documentos necesarios en el transporte internacional —a efectos aduaneros— los determinará siempre el país de destino; es decir, estarán determinados por lo que exija la normativa aduanera del país receptor del bien, producto o servicio. Los siguientes son los más usuales:

- Orden de compra/Factura pro forma (*Purcher Order/Proform Invoice*).
- Factura comercial (*Commercial Invoice*).
- Lista de empaque o *Packing List*.
- Permiso de embarque o Formulario de destinación aduanera.
- Certificado de Origen o *Certificate of Origin*.
- Documentos de transporte.
- Conocimiento de Embarque o *Bill of Lading*.
- Guía aérea o *Air Way Bill* (AWB).
- Carta de Porte (CRT) o Contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (CMR) o *Consignment note*.
- Carta de Porte (CIM) o Contrato de transporte internacional de mercaderías por Ferrocarril o (CIM *Consignment note*).
- Manifiesto Internacional de Cargas (MIC) o Declaración de Tránsito Aduanero (DTA).
- Certificado de fumigación.
- Factura o visado consular de la factura comercial.
- Certificado de sanidad.
- Certificado de análisis.

- Póliza de seguro.
- Documentos bancarios: carta de crédito, letra de cambio, etcétera.
- Otros.

Nota: debido al ámbito en el cual nos encontramos —Comercio Internacional— ha resultado relevante mencionar alguno de los nombres de los documentos, tanto en español como en inglés (idioma oficial para la actividad), con el fin de familiarizar al lector con dichos términos.

La determinación de los documentos requeridos en una operación particular dependerá del tipo de mercancía, su origen, tipo de embalaje, etcétera.

4.1.2 Contratos de transporte

Cada modalidad de servicio de transporte (sea ésta: marítima, terrestre por carretera o ferrocarril, aérea, o multimodal) está regulada por documentos específicos que son indispensables y obligatorios al momento de su prestación; los cuales, a su vez, están regidos por diversos convenios internacionales. (Rodríguez A., 2009, <http://goo.gl/dFDYhP>).

Su función: son prueba del contrato de transporte de mercaderías. Entendiendo como tal, aquel acuerdo mediante el cual una persona - que dispone de la mercancía libremente – encarga a otra (Cía. de transporte) su traslado, mediante el pago de un precio previamente convenido (Mollins, 2011-2012).

Conocimiento de embarque / *Bill of Lading* (B/L)

Este documento lo emite el transportista marítimo. Y se caracteriza por ser:

- Evidencia del contrato de transporte.
- Recibo de la mercancía embarcada.
- Documento de título de propiedad de las mercancías.
- Negociable.

Está regulado por el Convenio de Bruselas de 1924 (Sara, s. f.).

Carta de Porte Terrestre

Es el documento que prueba el contrato de transporte terrestre, que puede ser:

- Por carretera: en cuyo caso se emite La Carta de Porte CMR – contrato que se encuentra regido por el Convenio CMR de Ginebra (1956).
- Por Ferrocarril: siendo la Carta de Porte CIM la que constituye su documento de transporte – Regido por la Convención COTIF-CIM (1980) (Sara, s. f.).

Como este instrumento constituye el contrato entre el cargador y el transportista para el envío de determinadas mercaderías desde un país a otro, la empresa transportadora le solicita al exportador información sobre lo que envía: descripción de la carga, su peso y volumen, valor, documentos requeridos e información respecto a quién pagará los diversos gastos que puedan surgir de la operación (data que se hace constar en el mismo documento).

Guía Aérea o Carta de Porte aéreo

El contrato de transporte aéreo se formaliza mediante la Carta de Porte aéreo. Es el Conocimiento Aéreo (*Air Waybill*) el elemento que comprueba dicha contratación de servicio. Lo expide la línea aérea o el agente IATA (International Air Transport Association ó Asociación Internacional de Transporte Aéreo).

Este instrumento se encuentra regulado por el Convenio de Varsovia de 1929 y sus protocolos posteriores.

Conocimiento de Embarque Multimodal Federación Internacional de Transitorios (*FIATA Bill of Lading*)

Como su nombre lo indica, es el documento regulador del transporte multimodal. Si bien carece de un marco jurídico global, que sea reconocido a nivel mundial (por no haberse alcanzado el número de países requeridos para su ratificación en el Convenio de Ginebra), el mismo puede utilizarse si hay común acuerdo entre las partes. En cuyo caso, su regulación estará regida por los acuerdos establecidos en el Convenio de Ginebra de 1980 y las Reglas UNCTAD¹/CCI² de 1992 - convenios que fueran expresamente

¹ UNCTAD: *United Nations Conference on Trade and Development* - Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

² CCI: *Chambre de commerce internationale* - Consejo de la Cámara de Comercio Internacional.

creados para regular el contrato de transporte multimodal (Formación en Transporte, s.f.).

Tanto el Bill of Lading, como el FIATA Bill of Lading, poseen una cualidad que los diferencia del resto de los contratos de transporte. Es el hecho de que se constituyan por sí mismos en un documento Título/Valor, además de ser prueba del contrato de transporte y recepción de las mercaderías por el porteador. Esto le permite al tenedor reclamar su entrega en las condiciones allí convenidas.

Título/Valor (definición jurídica): “Aquel documento necesario para ejercitar el derecho literal y autónomo mencionado en él” (Enciclopedia Jurídica, s. f., <http://goo.gl/aOb2vU>)

4.1.3 Incoterms

Las *Incoterms* son reglas internacionalmente aceptadas, tanto por entidades gubernamentales como por organismos legislativos y usuarios en general. Nos permiten interpretar los términos más utilizados dentro una transacción de compra venta internacional. Tienen por finalidad disminuir o suprimir las incertidumbres generadas en este proceso, ya sea por el desconocimiento de la ley nacional aplicable ante un hecho, por la multiplicidad de interpretaciones que pudieran existir o por información deficiente al momento de su ocurrencia.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI), ante la clara necesidad de establecer reglas uniformes y aplicables por igual a ambas partes integrantes en una compraventa internacional, elaboró los *Incoterms* (*International Commercial Terms* o Términos Comerciales Internacionales). El fin fue facilitar la interpretación de las cláusulas de un contrato, sus alcances y efectos, y a su vez delimitar los derechos y obligaciones de cada una de los intervinientes.

Podemos aseverar, entonces, que los *Incoterms* regulan cuatro aspectos básicos del contrato de compraventa internacional:

- 1) Lo referido a la entrega de mercancías.
- 2) La transmisión de riesgos.
- 3) La distribución de gastos.

4) Las responsabilidades respecto a la tramitación de gestiones aduaneras, inspecciones, certificaciones y otros (Departamento Virtual Familia Profesional Comercio y Marketing, s.f).

La revisión de los *Incoterms* se lleva a cabo cada 10 años. La última actualización fue en el año 2010, cuya versión resumida en una tabla gráfica se detalla a continuación:

Figura 1: Incoterms 2010

Incoterms® 2010 de la Cámara de Comercio Internacional (ICC)	PAÍS, CIUDAD, LUGAR DE ORIGEN											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Incoterms® 2010 ICC - REGLAS PARA CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE												
EXW Ex works, Franco fábrica.	A	Coste	Riesgo									
FCA Free carrier, Franco porteador.	B	Coste	Riesgo									
CPT Carriage paid to, Transporte pagado hasta.	C	Coste	Riesgo									
CIP Carriage and insurance paid to, Transporte y seguro pagado hasta.	D	Coste	Riesgo									
DAT Delivered at terminal, Entrega en terminal.	E	Coste	Riesgo									
DAP Delivered at place, Entrega en lugar.	F	Coste	Riesgo									
DDP Delivered duty paid, Entregada derechos pagados.	G	Coste	Riesgo									
Incoterms® 2010 ICC - REGLAS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO Y VÍAS NAVEGABLES INTERIORES												
FAS Free alongside ship, Franco al costado del buque.	H	Coste	Riesgo									
FOB Free on board, Franco a bordo.	I	Coste	Riesgo									
CFR Cost and freight, Coste y flete.	J	Coste	Riesgo									
CIF Cost, insurance and freight, Coste seguro y flete.	K	Coste	Riesgo									

■ Vendedor ■ Comprador ■ El vendedor debe proporcionar la documentación necesaria para la exportación y el comprador, la de importación a petición (riesgo y a expensas del demandante). ■ Dependiendo del lugar de entrega pactado. * Obligatorio. 1. Recomendaciones generales. A. Recomendaciones particulares.

Fuente: Palmés, 2010, www.incoterms-2010.com

Es importante recordar que el fin que promueve las acciones de la CCI es facilitar el intercambio mundial de mercaderías. Por tal motivo, dichas revisiones implican ajustes necesarios acordes al avance que registra la actividad.

¿Cuáles son los principales cambios en esta última revisión?

Añade los últimos avances en la práctica comercial y también, actualiza y agrupa algunas de las reglas anteriores de una manera diferente:

- Distinguiendo transporte marítimo o cualquier otro medio.
- Cambiando el lugar de transmisión de riesgos en CIF y FOB (sobre la cubierta del buque de la nueva edición) (Instituto de Formación Bancaria, 2011-2012, <http://goo.gl/CF2jXO>).

4.1.4 Costos de transporte

Como bien sabemos, una de las actividades más importante que debe llevar a cabo el responsable del Departamento. de Comercio Exterior de una empresa es la correcta evaluación del medio de transporte a utilizar en una transacción de compraventa internacional. Por tal motivo, veamos a continuación cómo se estructuran sus costos según sea el servicio a considerar.

Transporte Terrestre Internacional

La contratación del transporte terrestre generalmente se realiza de forma directa entre el exportador y las empresas transportistas.

Tipos de cotización de servicios:

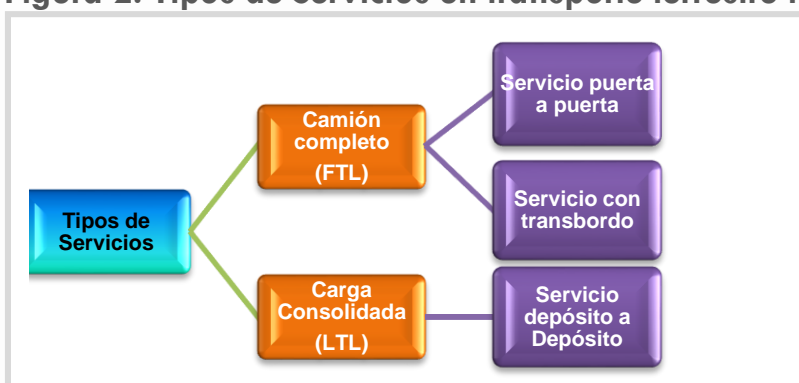
Tarifa global - El transportista cotiza una tarifa única por camión o por tonelada, sin tener en cuenta el valor de la mercadería.

Tarifa mixta - El transportista cotiza un flete compuesto de una tarifa por camión o tonelada, más un porcentaje sobre el valor de la carga en concepto de seguro (Aguerreberry R., 2010).

La tarifa mixta no constituye una contratación de flete y de seguro, sino que se trata de una tarifa de flete compuesta por un importe fijo y un importe variable que refleja el costo de seguro que tiene el transportista por su responsabilidad respecto del valor de la carga.
No es un seguro de transporte internacional.

Cotización de servicio terrestre internacional

Figura 2: Tipos de Servicios en transporte terrestre internacional



Fuente: Elaboración propia.

Tipos de servicios:

- Por tipo de camión (FTL): será en función del tipo de vehículo (semirremolque, equipo, furgón, sider, etc.)
- Por peso/volumen (LTL): para el cálculo del flete total
- a pagar por un servicio de transporte terrestre internacional se debe considerar la relación peso/volumen de la carga, la cual estará regida por el ratio:

Ratio: 1M3 = 333 kg

Transporte aéreo

Contrariamente a lo que sucede en el transporte terrestre, la contratación del servicio aéreo normalmente se realiza a través de agentes de carga (denominados *freight forwarders*) y raramente en forma directa con las propias compañías aéreas.

Cotización del servicio

La tarifa de flete aéreo se establece por kilogramo bruto o volumétrico (relación de densidad) de la carga. Dicha analogía de volumen se construye mediante la siguiente igualdad:

1 m3 = 167 kg aéreos o kg volumen o kg aforables

Consecuentemente, la tarifa siempre se aplicará sobre el peso que resulte de mayor valor (comparación entre el peso bruto real y el peso volumétrico).

Composición de la tarifa:

- Flete aéreo por kg.
- Recargo por combustible.
- Recargo por seguridad.
- Cargo por flete pagadero en destino.
- Tasa por mercancía peligrosa.
- Almacenaje.
- Embalaje.
- Manejo de documentación.

- Recolección.
- Uso de aeropuerto.

Transporte marítimo

La contratación del transporte marítimo generalmente se realiza a través de agentes de carga, principalmente cuando se trata de cargas localizadas en el interior del país. De todas maneras, el exportador tiene la opción de:

- Contratar el transporte marítimo solamente (encargándose de organizar por su cuenta, la puesta de la mercadería a bordo del barco).
- bien contratar, un servicio de tipo multimodal (con retiro en puerta de su fábrica o en depósito) (Gómez, Tomásín y Scarafia, 2004).

Cotización del servicio

La cotización se realiza según el tipo de carga, que puede ser:

- Carga suelta o granel:
 - LCL (*less container load*).
 - RO – RO (*roll on – roll off*).
 - *Break Bulk* (no apta para contenedor).
 - Carga a granel (líquidos, cereales, etc.).
- Carga FCL (*full container load*): por tipo de contenedor.
- Buque completo (*chartering*): por viaje.

Ratio 1 TN = 1 M3

Composición de la tarifa marítima

En general, podemos indicar que la tarifa marítima se construye de la siguiente manera (aunque dependiendo del servicio y/o puerto involucrado, pueden existir algunas diferencias):

- Flete marítimo: por tipo de contenedor, TN/CBM o viaje (según el servicio que se requiera). Los elementos que lo conforman: flete base y adicional variable por oscilación del costo de combustible y recargo por seguridad.

- Otros recargos que pueden surgir: extra dimensión (carga fuera de norma), reposicionamiento de equipo, por mercadería peligrosa, por extra peso e incremento general de tarifas.
- Gastos de agencia marítima: cargo de manejo por contenedor (TN/CBM), viaje, porteo, declaración anticipada de mercadería, emisión de BL, peaje, manejo logístico, garantía de contenedor, emisión BL en destino y cargo por declaración en aduana.
- Gastos de terminal portuaria: recepción del contenedor, carga suelta o buque, entrega de mercadería, tasa de Administración General de Puertos, control para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), cargo del Instituto Verificador del Transporte y Transporte Argentino Protegido.
- Costos extraordinarios en puerto: recepción anticipada, almacenaje, carga peligrosa, suministro de frío, contenedor fuera de norma.

Es importante destacar que, en todos los casos de transporte, la cotización del servicio dependerá del tipo de producto involucrado (carga general, peligrosa, perecedera, etc.), así como también de la ruta que requiera realizarse y los tiempos que se necesiten para procesar la operación.

4.2 Seguros en el Comercio Internacional

4.2.1 Concepto de seguro

Hemos llegado ya al último módulo de la materia. Como habrá podido observar, a lo largo del desarrollo de todas y cada una de las unidades que la componen, son muchas las empresas, personas y procesos que interactúan dentro de la cadena de distribución física internacional con el solo objetivo de colocar una mercadería a disposición del consumidor, en el momento y lugar requerido. Por este motivo podemos inferir que son muchos los riesgos a los cuales estará sometido el producto antes de llegar a destino. Es por ello que resulta de suma importancia (tanto para el exportador/importador como para cualquiera de las entidades que forman parte de la cadena logística) estar debidamente protegidos ante cualquier eventualidad, así como conocer que existen herramientas que facilitan la gestión del comercio exterior y que se encuentran al alcance de todo operador. Por tal motivo es necesario conocer cuáles son y determinar sus alcances, ventajas y desventajas. Lo invitamos, entonces, a que recorramos juntos esta última etapa.

Tipos de seguros en el Comercio Internacional

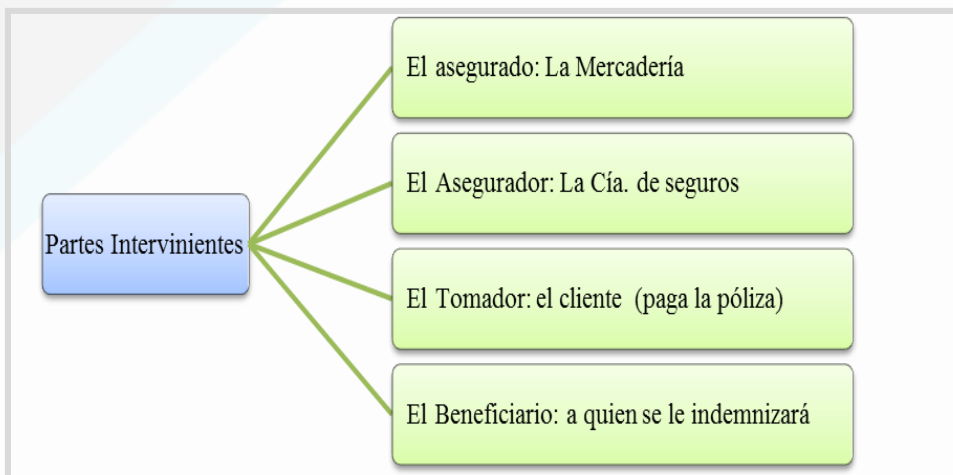
Existen distintos tipos de seguros en el Comercio Internacional, que cubren riesgos muy diferentes. Algunos ejemplos de ellos son:

- Seguro por cobertura de riesgos sobre las mercaderías de exportación y/o importación durante su transporte.
- Seguro de riesgos de incobrabilidad de las exportaciones (seguro de crédito a la exportación).
- Seguros de caución, generalmente destinados a garantizar obligaciones del contribuyente con la Aduana.

Partes intervinientes

El vínculo legal entre el asegurado y el asegurador está regido por las condiciones que se estipulan en el contrato de seguro. Por este motivo resulta muy importante conocer quiénes son los actores que participan en el contrato.

Figura 3: Partes intervinientes en un seguro



Fuente: Elaboración propia.

Importante

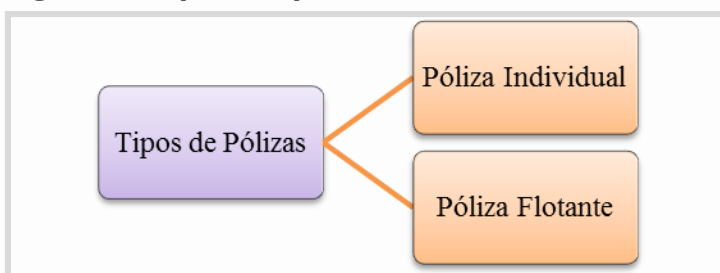
Cabe recordar que lo que se asegura en una cobertura, como la que estamos describiendo: es el valor económico de la mercadería involucrada.

Por lo tanto, en caso de siniestro, el seguro le será liquidado al beneficiario según las disposiciones de la póliza previamente adquirida.

4.2.2 Tipos de pólizas

Existen dos importantes formas de gestionar una póliza de seguro por cobertura de riesgos sobre las mercaderías durante su transporte, manipuleo, almacenaje y/o procesamiento. Ellas son:

Figura 4: Tipos de pólizas



Fuente: Elaboración propia.

Póliza individual

Es el formato tradicional con el que se contrata un seguro que cubre una determinada mercadería, procedente de un cierto país, con destino a un lugar (puerto, aeropuerto, etc.) de una nación determinada, por un valor preestablecido. Cubre riesgos claramente detallados y por un período cierto de tiempo.

Póliza flotante

Es un contrato que vincula al exportador o al importador con la compañía de seguros con el fin de cubrir los riesgos relacionados con el transporte internacional de todas sus mercaderías. El seguro dura un período de tiempo determinado, hasta un cierto monto y para un conjunto de países o puertos de destino o procedencia.

Este tipo de seguro tiene la ventaja de cubrir todas las cargas internacionales incluidas en la póliza, pero, en contrapartida, el premio (*) suele ser más elevado que el de una póliza individual o específica.

* Premio: “es lo que el asegurado debe pagar por su seguro y está compuesto por la Prima más impuestos, utilidades del asegurador, gastos de administración y mantenimiento y otros tipos de gastos considerados por la compañía asegurador.” (Seguros Prima y Premio, s. f., <http://goo.gl/YjrJRt>).

* Prima: “es el mínimo que debería cobrar la compañía aseguradora para poder cumplir con sus obligaciones de aseguradora, es decir, responder económicamente en casos de siniestros.” (Seguros Prima y Premio, s. f., <http://goo.gl/YjrJRt>)

Individual vs. flotante

La contratación de una u otra modalidad dependerá de las características y posibilidades de cada empresa y de sus cargas, más que de cuestiones técnicas relacionadas con el seguro en sí.

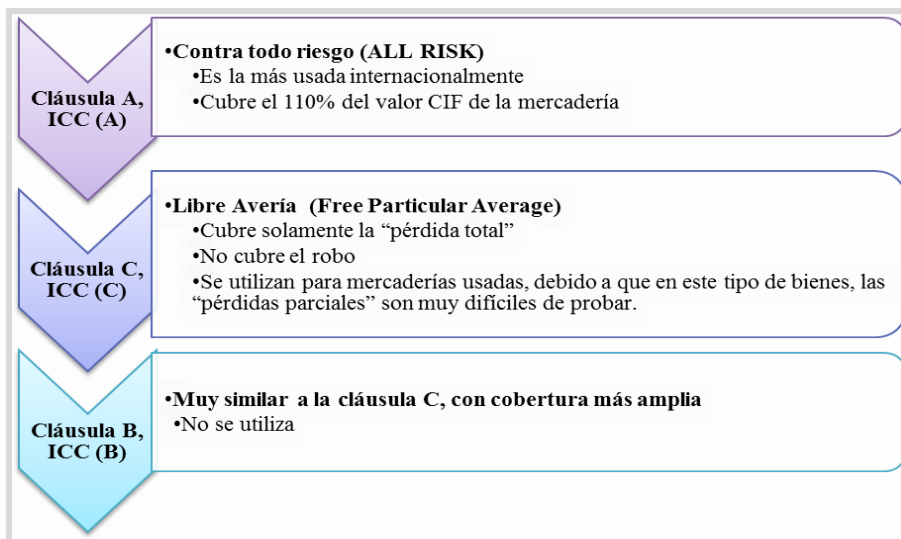
4.2.3 Cláusulas de cobertura

Como regla general las cláusulas de cobertura para cargas de exportación y/o importación se rigen por las *Cláusulas de Cargas* del Instituto ICC_(Institute Cargo Clauses o Instituto de Aseguradores de Londres). Éstas establecen:

- Los riesgos cubiertos.
- Los riesgos excluidos.

Tipos de cláusulas de cobertura - ICC

Figura 5: Tipos de cláusulas



Fuente: Elaboración propia.

Cabe aclarar que muchas compañías adicionan opciones (o quitan restricciones o exclusiones) a estas cláusulas con el propósito de cubrir una mayor cantidad de riesgos. De este modo amplían, en la práctica, las alternativas antes descritas.

Por ejemplo, es común que ofrezcan pólizas con Cláusula ICC (A), pero incluyendo la cobertura por pérdida en caso de guerra y/o huelgas.

Entre las principales exclusiones se pueden enumerar:

- Derrame o pérdida de mercaderías.
- Demoras / insolvencia / incumplimiento de los armadores.
- Embalaje deficiente.
- Dolo o culpa grave del asegurado.
- Guerra / captura o embargo por autoridades competentes.
- Vicio propio de la cosa (Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, s. f., <http://goo.gl/1rX5s6>).

Cláusula de eximición de responsabilidad al transportista

- “Esta cláusula, comúnmente exigida por los transportistas terrestres, implica que, en caso de siniestro, la compañía aseguradora no podrá repetir / intentar recuperar de ellos los montos abonados en concepto de indemnización.” (Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, s. f., <http://goo.gl/1rX5s6>).

Citamos un formato de esta cláusula a continuación:

Se exime de responsabilidad al transportista terrestre, dejando expresamente aclarado que en los casos de hurto, falta de entrega y desaparición, no aplicará la referida exclusión. Tampoco lo hará en los casos de robo, cuando el conductor del vehículo transportador deje el mismo y su carga sin la correspondiente custodia o vigilancia; ni en los casos de dolo o culpa grave del transportista, sus dependientes, o de la/s persona/s en quienes aquel delegare la realización del transporte o cuidado y vigilancia de las mercaderías y/o efectos asegurados (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, s. f., <http://goo.gl/1rX5s6>).

Glosario en materia de pólizas de seguros

Veamos algunos de los términos más comunes, en los contratos de seguros que cubren riesgos relacionados a la actividad del Comercio Exterior:

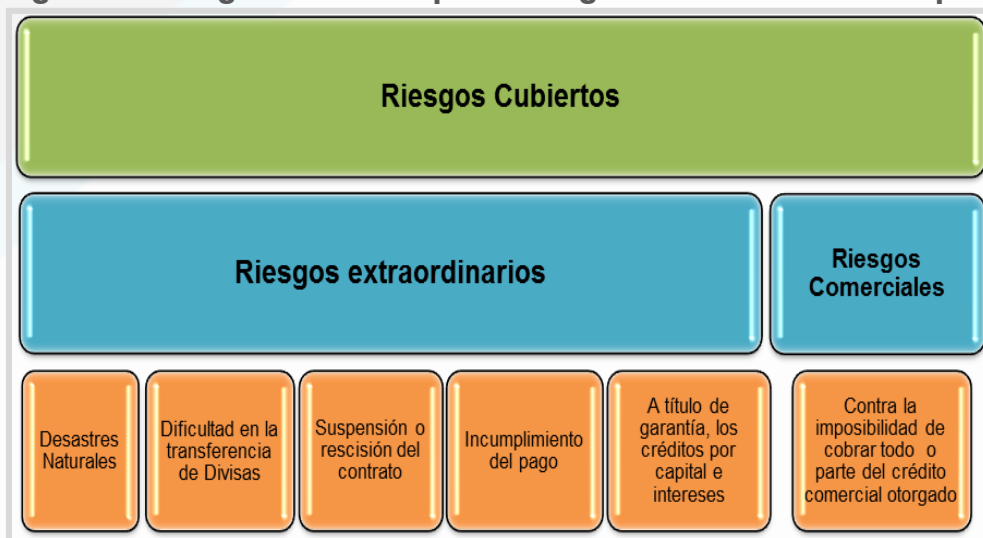
- Carga transportada: nos referimos a las mercaderías y/o bienes objeto del seguro, propiedad del asegurado o que estén siendo transportadas por su cuenta y riesgo.
- Interés asegurable: es la correspondencia económica razonable sobre un bien, el cual estará expuesto a un determinado riesgo.
- Valor asegurable: se denomina así al importe global resultante de sumar el valor de la mercadería transportada, costo del flete, recargos, beneficios esperados, etc.
- Libre de avería particular (LAP): cubre únicamente el riesgo por pérdida total de la carga por incendio, explosión, colisión; gastos o participación en una avería gruesa; los gastos incurridos por arribo forzoso (entrada técnica del medio de transporte, en un lugar no previsto en su recorrido).
- Avería particular: cuando se suscita una pérdida parcial de un cargamento asegurado, producido en ocasión del transporte de la carga o mercancía.
- Avería común o gruesa: sacrificio intencional de la carga ante una circunstancia de peligro para la embarcación y/o su tripulación, con el fin de salvaguardar los intereses en riesgo.
- Guerra y/o Huelgas: generalmente los contratos los excluyen, ya que apuntan a cubrir riesgos por guerras civiles, actos de sabotaje, huelgas, etc. (Tradecenter de la Cámara de Comercio de los Estados Unidos en la República Argentina, 2008).

Duración de un contrato de seguro

Generalmente las pólizas tienen una vigencia anual, aunque también pueden contratarse por viaje específico. En cualquiera de los dos casos, el riesgo se mantiene cubierto hasta el momento de finalización del trayecto o destino previamente pactado. Entre otras ventajas, podemos mencionar que le permite al exportador:

- Disminuir riesgos por falta de pago de los clientes.
- Otorgar crédito directo a clientes.
- Evitar garantías o avales.
- Facilitar el acceso a líneas de crédito.

Figura 6: Riesgos cubiertos por un Seguro de Crédito a la Exportación



Fuente: Elaboración propia.

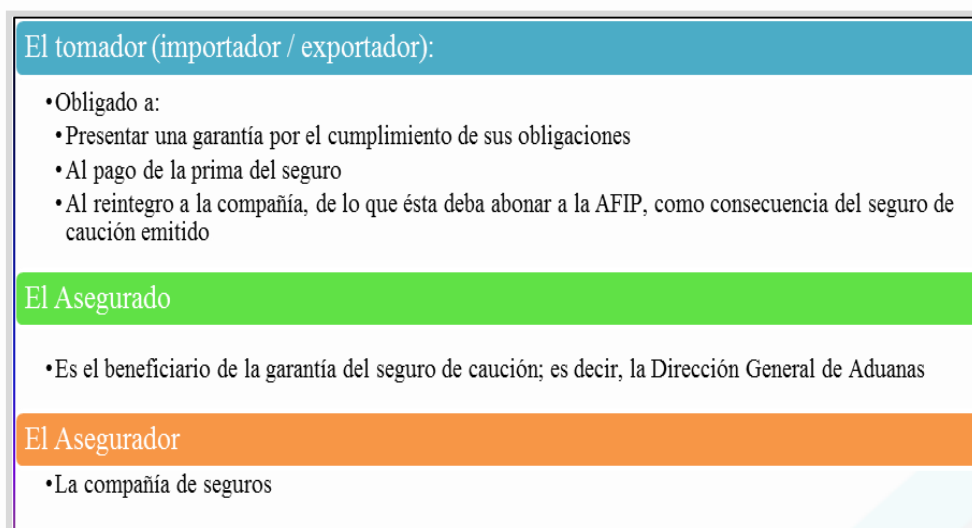
4.2.4 Seguros de caución

Estos seguros son utilizados como garantía de operaciones aduaneras.

Su **objeto** es cubrir garantías que deben presentar los exportadores e importadores ante la Dirección General de Aduanas. Se aplica en una gran cantidad de operaciones aduaneras, en las que debe garantizarse: un derecho al cobro de gravámenes, tasas, multas, etcétera. Son alternativos a la caución real o la garantía bancaria. Tienen la ventaja de no afectar el crédito bancario y el hecho de que su costo es menor.

Partes intervinientes

Figura 7: Partes intervinientes en un Seguro de Caución



Fuente: Elaboración propia.

Principales operaciones cubiertas

- “Tránsito terrestre.
- Importación temporaria.
- Exportación temporaria.
- Envío en Consignación (*Exportación de Mercadería en Consignación*).
- Diferencias de derechos.
- Falta de documentación.
- Reintegros, Drawbacks y Reembolsos.
- Habilitación de un depósito fiscal.” (Prospect, s. f., <http://goo.gl/WzpQaS>).

En todos los casos anteriormente descritos, es la **póliza de seguro** el documento que evidencia el contrato de seguro de la mercadería. Allí se detallan las condiciones pactadas.

Referencias

Aguerreberry, R. (2010). Servicios involucrados en la exportación. Recuperado de: <http://cuestionexportadora.blogspot.com.ar/2010/10/servicios-involucrados-en-la.html>

Blanchard, D. (2010). *Supply Chain Management Best Practices* (2.ª ed.). New Jersey: John Wiley & Sons.

Departamento Virtual Familia Profesional Comercio y Marketing. (s.f). *Departamento Virtual Familia Profesional Comercio y Marketing*. Obtenido de Relación del transporte con los Incoterms: http://servicios.educarm.es/templates/portal/ficheros/websDinamicas/30/incoterm_y_transporte.pdf

Enciclopedia Jurídica (s. f.). Títulos-valores o de crédito. En *Enciclopedia Jurídica* [En línea]. Recuperado de <http://goo.gl/aOb2vU>

Formación en Transporte. (s.f.). *Formación en Transporte*. Obtenido de Contratación Internacional: <http://www.formacionentransporte.es/multimoda/contratacion-internacional>

Gambino, I. A. (1998). *Logística I. Guía de Estudio*. Córdoba: Instituto Universitario Aeronáutico.

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (s. f.). Seguros. Recuperado de: <http://www.buenosaires.gob.ar/comercioexterior/puenteglobal/exportacion-de-bienes/paso-siete/seguros>

Gómez, E.; Tomásín, D. & Scarafia, I. (2004). Outsourcing del Comercio Exterior. Universidad Abierta Interamericana. Recuperado de: <http://imgbiblio.vaneduc.edu.ar/fulltext/files/TC063798.pdf>

Instituto de Formación Bancaria. (2011-2012). Separata: Fundamentos de Negocios Internacionales. Recuperado de: http://app.ifb.edu.pe/servicios_alumnos/doc/adm_negocios/separatas/ ciclo/separata_fundamentos_de_negocios_intenacionales_2011-2.pdf

Jomini, B. (2008). *The Art of War*. Radford: Wilder Publications.

Molins, Alejandro. (2011-2012). Logística Internacional. Escuela de Organización Industrial. Recuperado de:

http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf

Naciones Unidas (2011). *Reglamentaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas - Reglamentación Modelo, I(17)*, p. 55). Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas.

Palmés, R. (2010). *Manual Incoterms* [Versión digital]. Recuperado de www.incoterms-2010.com

Prospect. (s.f.). Seguros de Caución. Recuperado de: http://www.prospectseguros.com.ar/seg_caucion.htm

Real Academia Española (2014). *Diccionario de la lengua española* (23.ª ed.). Recuperado de <http://www.rae.es/rae.html>

Rodriguez Alvarado, Y. V. (2009). Aplicabilidad del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías en Guatemala. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Recuperado de: http://www.biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_7781.pdf

Sara, Natalia. (s.f.). Productos con pasaporte. Análisis de los principales documentos que se utilizan en el transporte internacional de mercancías. Recuperado de: <http://www.mecalux.com/external/magazine/41623.pdf>

Seguros Prima y Premio. (s. f.). [Entrada en línea]. Recuperado de: <http://seguros.elmejortrato.com.ar/post/Seguros-Prima-y-Premio.aspx>

Tradecenter de la Cámara de Comercio de los Estados Unidos en la República Argentina. (2008). Seguros y Comercio Exterior. AON Risk Services. Recuperado de: http://www.aon.com/argentina/attachments/piezas/howto_amcham_comercio_exterior.pdf