

### **Acuerdo preferencial.**

Convenio entre países por el que las partes firmantes se conceden mutuamente condiciones favorables en materia comercial, aduanera, financiera o de cualquier otro tipo relación con la actividad empresarial.

*Preferential agreement.*

### **Admisión temporal.**

Régimen aduanero que, en determinadas condiciones, permite importar mercancías a territorio aduanero con suspensión temporal parcial o total de derechos y tasas. Se utiliza, por ejemplo, para productos que exhiben en ferias internacionales o productos que se envían a otros países para ser reparados.

*Temporary admission.*

### **Agente de aduanas.**

Es la persona, física o jurídica, que representa y realiza en nombre de los exportadores e importadores el despacho de aduanas. Asumen ciertas responsabilidades frente a las autoridades del país, sobre todo, en el despacho de importación por lo cual se requiere una titulación especial para realizar esta actividad. Es habitual que requieran poderes de la empresa exportadora o importadora para realizar el despacho y, normalmente están agrupados en colegios profesionales. En España, los agentes de aduanas pertenecen a colegios profesionales provinciales.

*Customs broker.*

### **Agente IATA.**

Transitario que está acreditado por IATA para gestionar operaciones de transporte aéreo.

*IATA Agent.*

### **Apreciación.**

Incremento en el valor de una divisa en relación con otras monedas extranjeras, producido, generalmente de forma gradual, por la demanda y la oferta del mercado de divisas. Cuando el aumento del valor se debe a una decisión del Gobierno del país respectivo que modifica la paridad oficial de la moneda, se denomina revaluación.

*Appreciation.*

### **Arancel de aduanas.**

Es una tasa o impuesto que los gobiernos aplican a las importaciones, cuando las mercancías cruzan las fronteras. Básicamente, existen tres tipos de aranceles: Ad valorem: se establecen sobre un porcentaje de la mercancía. Esos valores suelen ser valores CIP o CIF, es decir incluyendo el coste del transporte y del seguro hasta la entrada de la mercancía en el país. Es el tipo de arancel más utilizado; específicos: se establecen sobre una unidad específica del producto por ejemplo de peso (kg.), capacidad (litro) o superficie. Se suele utilizar sobre todo para productos de escaso valor; mixtos: una combinación de los dos anteriores. Se suele utilizar en situaciones excepcionales y de forma temporal

*Customs tariff.*

**Armador.**

Persona física o jurídica que presta servicios de transporte de carga por vía acuática, utilizando un buque de su propiedad o arrendado.

*Shipowner.*

**Avería gruesa.**

Perjuicio o gasto en los que incurre deliberadamente el capitán de un buque al arrojar parcial o totalmente las mercancías al mar, con el fin de evitar el daño de pérdida parcial o total de la carga y del buque, en beneficio del interés común. Cuando tiene lugar, la pérdida económica que de ella se derive se reparte proporcionalmente entre todas las partes que hayan sido beneficiadas por la decisión del capitán. Los tres elementos que tienen que soportar la avería gruesa son: las mercancías, el buque y el flete.

*General average.*

**Avería particular.**

Gastos y daños parciales sufridos de manera accidental por un buque o su carga de mercancías que no hayan redundado en beneficio y utilidad de todos los interesados en el buque y la carga. Representa un daño menor en relación con la avería gruesa ya que no afecta a toda la carga y la parte afectada suele serlo sólo parcialmente.

*Particular average.*

**AWB Carta de porte aéreo.**

Documento que constituye un contrato de transporte aéreo, cuyas cláusulas figuran en su reverso y también sirve como acuse de recibo de las condiciones en las que se ha recibido la mercancía para su transporte por avión. También se utiliza para determinar la responsabilidad por la operación realizada, identificar a los intervinientes y a las mercancías que se transportan. Al incluir los costes del transporte es también un documento contable. El documento se emite en tres originales y varias copias, no es negociable por lo que no puede expedirse a la orden, siempre es nominativo, y no endosable. También se le conoce como conocimiento de embarque aéreo o nota de consignación aérea.

*AWB Air waybill.*

**BAF Factor de Ajuste de Combustible.**

Es un cargo adicional añadido al precio base del flete que refleja el coste del combustible empleado para la travesía. Se separa del precio base debido a las frecuentes oscilaciones en el precio del petróleo, más habituales que la variación en los costes del flete.

*BAF Bunker Adjustment Factor.*

**Barter.**

Modalidad de comercio de compensación basada en el intercambio de bienes y servicios entre el importador y el exportador sin que exista movimiento de fondos. La operación se documenta en un solo contrato, los bienes intercambiados se especifican en cantidad y calidad sin ser valorados en dinero, la permuta de bienes, por lo general, se produce de modo simultáneo y el pago se realiza, exclusivamente por medio del trueque.

**B/L Conocimiento de Embarque.**

Documento de transporte internacional, comúnmente conocido por su denominación y siglas en inglés (Bill of Lading B/L), que sirve como contrato de transporte marítimo y, además, constituye un comprobante fehaciente de que las mercancías se han embarcado. Como función básica para la mayoría de las operaciones, en su modalidad “a la orden” emitido por el agente de la naviera, evidencia y permite transferir la propiedad de la mercancía, por lo que puede ser negociable. Se emite en tres originales que confieren el título de propiedad a quien lo posee si se ha realizado en la modalidad negociable; de hecho, con un sólo original es posible la tramitación de la propiedad por lo que se recomienda tener localizado en todo momento el juego completo de estos originales para cualquier operativa.

*Bill of Lading B/L.*

**Broker.**

Denominación que se da en el comercio internacional a una variante del agente comercial que trabaja en los dos sentidos del comercio exterior (importación y exportación), buscando la especialización en sectores de alto valor añadido (por ejemplo, el sector naval) o en mercados de difícil acceso. A su gestión propiamente comercial añade un componente de lobby que aplica en la consecución de grandes operaciones.

**CAD Pago contra documentos.**

Condiciones de pago utilizadas en las remesas documentarias que exigen que el librado (es decir el importador), pague antes de recibir los documentos que confieren la propiedad de la mercancía. El librador (exportador) envía los documentos al banco del librado con instrucciones de garantizar el pago antes de entregárselos.

*Cash Against Documents.*

**CAF Factor de ajuste cambiario.**

Cargo adicional añadido al precio base del flete, que se incrementa o disminuye para reflejar el coste del cambio de divisas empleado para calcular el flete. Este concepto, se separa del precio base del flete debido a las frecuentes fluctuaciones en los tipos de cambio de las divisas, que tienen más incidencia final en el precio del transporte que las propias variaciones en los costes del flete.

*Currency adjustment factor CAF.*

**Carga completa.**

Denominación que se utiliza para la contratación y llenado por parte del cargador de una unidad completa de transporte (camión, barco, avión o vagón ferroviario) que viaja desde el origen (recepción de la mercancía) hasta el destino (lugar de entrega al destinatario) sin realizar actividades complementarias como embalaje, manipulación, almacenamiento, clasificación o consolidación. Este tipo de carga puede ser tanto a granel como embalada.

*Full load.*

**Carga fraccionada.**

Tipo de carga para la que, además de su transporte desde el lugar de origen (recepción de la mercancía) hasta destino (lugar de entrega al destinatario), es necesario realizar por parte del transportista actividades logísticas complementarias relacionadas con la fragmentación de la carga como embalaje, manipulación, almacenamiento, clasificación o consolidación. En el transporte internacional este tipo de carga se denomina grupaje.

*Partial load.*

**Cargador.**

Persona física o jurídica que por sí misma, o por medio de otra cuyo nombre declara (remitente), hace entrega de las mercancías al medio de transporte, o bien solicita el transporte al porteador, figurando así en la carta de porte o documento de transporte similar.

Shipper.

**Carnet ATA.**

Documento aduanero internacional para la admisión temporal de mercancías en un país, sin el pago de derechos arancelarios, con objeto de ser exhibidas, empleadas en demostraciones u otros propósitos comerciales similares. Los carnets ATA son emitidos por las cámaras de comercio (u organizaciones similares) afiliadas a la cadena internacional de garantía ATA. En España este documento lo emiten las Cámaras de Comercio de cada provincia.

*ATA Carnet.*

**Carta de crédito.**

La carta de crédito conocida también por sus siglas en inglés L/C (Letter of Credit) es un documento emitido por un banco, en el que se manifiesta el compromiso de pagar a alguien (fabricante/exportador/vendedor) una determinada cantidad de dinero del comprador (importador) si cumple con una serie de términos y condiciones que se especifican en el propio documento. Entre estas condiciones se encuentra la presentación de determinados documentos como pueden ser la factura comercial, conocimiento de embarque, certificado de origen, certificado de inspección, etc. La carta de crédito es la forma más común de realizar pagos en las operaciones de comercio internacional cuando no existe confianza entre el exportador y el importador, y el importe de la operación es elevado.

*Letter of credit.*

**CMR Carta de Porte por Carretera.**

Documento que constituye el contrato de transporte por carretera entre el exportador o importador y el transportista. Lo emite la agencia de transportes y se le entrega al conductor del camión para que disponga de toda la información para formalizar la recogida; no obstante, lo habitual es que sea el propio exportador (remitente), quien completa las casillas del documento a la llegada del camión a su fábrica o almacén, en el caso de cargas completas. Debe acompañar a la mercancía durante todo el transporte por carretera. La utilización del CMR confiere un seguro al transporte de la mercancía, si bien en ningún caso suple el seguro necesario para una venta en condiciones del Incoterm CIP.

*CMR Consignment note.*

**CIM Carta de porte por ferrocarril CIM.**

Documento que constituye un contrato de transporte por ferrocarril en el que se identifican las partes intervinientes, se describe la mercancía transportada y se determinan las responsabilidades por la operación realizada. Lo emite la compañía ferroviaria o el agente de transporte de la estación de recogida. El documento se emite en cinco ejemplares, de los cuales el primero que es el original, se entrega al destinatario y el cuarto que es duplicado se entrega al remitente, una vez que se ha aceptado la mercancía para su transporte. Los otros tres ejemplares son para la compañía de ferrocarril.

*CIM Railway bill of lading.*

**CITES.**

Certificado que autoriza el comercio de exportación e importación de productos provenientes de especímenes animales o plantas protegidos. Se entiende, de manera muy general, por espécimen protegido a los animales y plantas, vivos o muertos, sus partes, derivados y productos, incluidos los productos que los contengan. La solicitud de este certificado deberá hacerse en el organismo administrativo correspondiente - En España la Secretaría de Estado de Comercio.

*CITES Certificate.*

#### **Certificado EUR-1.**

Documento que se utiliza para las exportaciones de los países de la Unión Europea que se dirigen a países con los que existen acuerdos preferenciales y, por tanto, es necesario justificar el origen de la mercancía para aplicar la reducción o eliminación de los aranceles que implican dichos acuerdos. En concreto se utiliza para: Países Mediterráneos (Marruecos, Túnez), Países del Este (Serbia, Montenegro), EFTA (Noruega, Suiza), Países ACP (África, Caribe y Pacífico).

*Certificate EUR.1.*

#### **Certificado EUR-2.**

Documento que se utiliza para las exportaciones de países de la UE que se dirigen a países con los que existen acuerdos preferenciales y, por tanto, es necesario justificar el origen de la mercancía para aplicar la reducción o eliminación de los aranceles que implican dichos acuerdos. Su uso es similar al Certificado de Circulación EUR.1, pero para mercancías de bajo valor monetario o de uso personal - el valor de la factura no supera los 215 euros o para envíos de 600 euros contenidos en el equipaje personal de los viajeros. Este documento no necesita estar validado por la aduana de exportación, si bien se presenta con el DUA de exportación. Lo firma el propio exportador o su representante (agente de aduanas o transitario).

*Movement Certificate EUR.2.*

#### **Certificado de origen.**

Documento que certifica el país de origen de la mercancía que en él se detalla, es decir, acredita que la mercancía ha sido fabricada en ese país. Habitualmente el certificado de origen se emite en el país de salida de la mercancía, cuando se va a realizar la exportación. Su principal finalidad es que los productos puedan acogerse a los regímenes preferenciales y a la aplicación de los aranceles que les corresponden en los países de destino. La descripción que se hace de la mercancía debe coincidir con la de la factura comercial y la lista de contenidos (número, descripción de la mercancía, nombre del expedidor y el destinatario, marcas, etc.). En la mayor parte de los países, incluyendo España, son las Cámaras de Comercio las entidades autorizadas a emitir estos certificados.

*Certificate of origin.*

#### **Certificado de origen forma A.**

Es un tipo de certificado de origen que permite a las importaciones procedentes de los países incluidos en el Sistema de Preferencias Generalizas (SPG) –países en vías de desarrollo - acogerse a la eliminación o reducción de derechos arancelarios ya que este sistema otorga un régimen preferencial. Lo emiten las cámaras de comercio, aduanas, consulados u organismos debidamente autorizados en el país de origen del producto. En el despacho aduanero de importación no es necesario presentar también el certificado de origen, ya que el certificado forma A, hace las veces de ambos, declarando el origen preferencial del producto.

*Certificate of Origin Form A.*

#### **Certificado de seguro de transporte.**

Documento que confirma el establecimiento de la cobertura de riesgos sobre la mercancía y/o la operativa logística en el transcurso de un transporte internacional, a través de una compañía aseguradora, detallando número de póliza y la cobertura contratada. La emisión de este documento se liga, normalmente, a la utilización de una póliza ya existente, y certifica la aceptación por parte de la compañía aseguradora de la cobertura en la venta o compra de una mercancía por el valor declarado, que es inferior o forma parte de la póliza inicial contratada. Normalmente, este certificado se solicita a la agencias de transportes ya que estas ofrecen el servicio de seguro a través de su propia póliza, como cobertura del envío contratado, a un coste razonable.

*Transport of goods insurance certificate.*

#### **Certificado Halal.**

Documento que garantiza que los productos y servicios dirigidos a la población musulmana cumplen con los requisitos exigidos por la ley islámica y, por tanto, son aptos para su consumo, tanto en países con mayoría musulmana como en países occidentales (Alemania, Francia, Reino Unido) donde existe un grupo de población significativo que practica la religión musulmana. Se aplica fundamentalmente a productos cárnicos y también a otros productos de alimentación como lácteos, conservas y aditivos.

*Halal certificate.*

#### **Certificado Kosher.**

Documento emitido por agencias certificadoras y el Gran Rabinato de Israel, en el que un Rabino certifica que los productos a los que se refiere cumplen los preceptos bíblicos de la religión judía. Este documento no sólo se pide para Israel, sino también para otros países en los que existen una comunidad judía importante que demanda productos kosher, como es el caso de Estados Unidos (sobre todo en la costa oeste), Reino Unido, Francia, Rusia, Argentina o México. Se solicita sobre todo para alimentos: carne (sacrificio de los animales y proceso de salación), pescado, leche y huevos, alimentos enlatados y conservados. También abarca aditivos de alimentación (conservantes y colorantes) y fibras textiles de origen animal.

*Kosher certificate.*

#### **CIA Pago por adelantado.**

Condición de pago en el comercio internacional en la que el importador paga por anticipado al exportador, es decir antes de que se entregue la mercancía. Se suele utilizar para primeras operaciones o con países de elevado riesgo de pago.

*CIA Cash in Advance.*

#### **CFR Costo y Flete.**

En el Incoterm CFR, de uso exclusivamente marítimo, la mercancía se produce cuando ésta se pone a bordo del buque en el puerto de salida, si bien el vendedor asume también la contratación y el coste del flete hasta el puerto de llegada. Por tanto, es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte (puerto de embarque) del punto hasta que el vendedor asume los costes del transporte (puerto de destino). Los gastos de terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación son por cuenta del vendedor. La única diferencia con respecto al Incoterm CIF es que en CFR el vendedor no tiene la obligación de contratar un seguro de transporte.

*CFR Freight and Cost.*

### **CIF Coste Seguro y Flete.**

En el Incoterm CIF, de uso exclusivamente marítimo, la entrega de la mercancía se produce cuando ésta se pone a bordo del buque en el puerto de embarque, si bien el comprador asume también la contratación y el coste del transporte marítimo hasta el puerto de destino. Por tanto, es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte (puerto de embarque) del punto hasta el cual el vendedor asume los costes del transporte (puerto de destino). Los gastos de terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación son por cuenta del vendedor. A diferencia del Incoterm CFR, el vendedor está obligado a contratar un seguro de transporte que cubra, como mínimo, el trayecto desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino, por un valor del 110% del precio del contrato.

*CIF Cost, Insurance and Freight.*

### **CIP Transporte y Seguro Pagados**

Hasta. En el Incoterm CIP el vendedor realiza la entrega de la mercancía en su propio país cuando la pone a disposición del transportista contratado por él mismo, si bien debe pagar además los costes del transporte internacional para llevar la mercancía hasta el lugar de destino en el país del comprador. El comprador asume todos los riesgos que se produzcan una vez que la mercancía ha sido entregada al transportista en el país del vendedor. Bajo el término CIP, el vendedor debe contratar un seguro contra el riesgo que soporta el comprador por la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte internacional.

*CIP Cost and Insurance Paid To.*

### **COD Pago contra entrega.**

Condiciones de pago que estipulan que el pago por la mercancía debe efectuarse al transportista en el momento de la carga la mercancía en el camión. No es una práctica recomendable en el comercio exterior, ya que los usos del transporte varían en cada país y, por otra parte, quizá en algunos países ni el transportista ni el consignatario pueden obtener divisas.

*COD Cash on documents.*

### **Código arancelario.**

Clasificación numérica del Sistema Armonizado que sirve para identificar los productos importados a efectos de aplicarles el régimen aduanero correspondiente, en especial los aranceles a la importación. Esta clasificación comprende 96 capítulos que a su vez se dividen en partidas arancelarias de 6 dígitos, en total más de 9.000. La clasificación va de los productos de menor valor añadido (por ejemplo, el capítulo 1 son los animales vivos) hasta los de mayor valor añadido (por ejemplo, el capítulo 87 son vehículos automóviles). Muchos países añaden más números después de los 6 dígitos del Sistema Armonizado para alcanzar una mayor precisión en la clasificación de las mercancías.

*Tariff code.*

### **Coefficiente de estiba.**

Cociente que mide la relación entre el volumen y el peso de las mercancías que se cargan en un vehículo.

*Loading ratio.*

**Consignatario.**

En las operaciones de comercio internacional, la persona física o jurídica que figura en los documentos de transporte como receptor previsto de un envío y quién tiene derecho a reclamar la mercancía al transportista a su llegada a destino; a efectos aduaneros es el propietario legal de la misma.

*Consignee.*

**Contingente.**

Es una limitación cuantitativa (cantidad máxima) que impone un país como límite a las importaciones de un producto. Pueden establecerse de forma global (para todos los países) o país por país. Generalmente se establecen por un período anual. Debido a la liberalización del comercio internacional, cada vez existen menos productos sometidos a contingentes, si bien todavía hay algunos, sobre todo productos básicos y semifabricados (agrícolas, materias primas, etc.).

*Import quota.*

**CPT Transporte pagado Hasta.**

En el Incoterm CPT la entrega de la mercancía se produce cuando el vendedor la pone a disposición del transportista que él mismo ha contratado para realizar el transporte internacional, si bien el vendedor también gestiona y asume los costes del transporte internacional hasta el lugar de destino designado. Por tanto, es diferente el punto en el que se transmite el riesgo del transporte (cuando se entrega la mercancía al transportista en el país del vendedor) del punto hasta el cual el vendedor asume los costes del transporte (lugar de destino designado en el país del comprador). En CPT, a diferencia del Incoterm CIP, el vendedor no tiene obligación de contratar un seguro de transporte que cubra a la mercancía desde el lugar de entrega hasta el lugar de destino.

CPT Carriage Paid To.

**Crédito documentario.**

Medio de pago utilizado el comercio internacional que significa lo mismo que carta de crédito. Los bancos y las empresas en algunas partes del mundo (Estados Unidos, Asia) tienden a usar el término carta de crédito o L/C (Letter of Credit) mientras que otras zonas (Europa, sobre todo) se utiliza crédito documentario o D/C (Documentary Credit). Los créditos documentarios facilitan los pagos de las operaciones de exportación e importación a la vez que proporcionan seguridad tanto para al vendedor como al comprador. El vendedor recibe una garantía de anticipo de pago, previa presentación de los documentos de acuerdo con los términos y condiciones especificados en la solicitud de apertura del crédito documentario, y el comprador se asegura que el banco no pagará, a menos que el vendedor presente efectivamente todos los documentos y que estos cumplan estrictamente con lo especificado en el crédito documentario.

*Documentary credit.*

**Cuaderno ATA.**

El cuaderno ATA (*Admission Temporary Admission*), también denominado carnet ATA, es un documento aduanero uniforme que permite la exportación e importación temporal de mercancías entre los países adheridos al Convenio que lo regula, sin pago ni afianzamiento de derechos aduaneros. Es como un pasaporte para la libre circulación de productos que se van a destinar a determinados usos. Se utiliza sobre todo para enviar muestras sin valor comercial destinadas a exhibirse en otros países, en ferias, exposiciones o viajes comerciales. También puede utilizarse para material profesional (equipos, instrumentos musicales) necesario para realizar una actividad o para maquinaria o instrumentos que tienen que enviarse al extranjero



para ser reparados. Este documento lo emiten las Cámaras de Comercio.  
*ATA Carnet.*

#### **D/A Documentos contra Aceptación.**

Expresión propia de las remesas que exige del librado (importador) que acepte uno o varios efectos con un vencimiento determinado en el banco presentador, antes de que se le entreguen los documentos que forman parte de la remesa y que confieren la propiedad de la mercancía.

*D/A Documents against Acceptance.*

#### **DAP Entregado en Lugar.**

En el Incoterm DAP el vendedor entrega la mercancía, sin descargar, en el lugar de destino acordado en el país del comprador. La transmisión de riesgos en el transporte se produce en el mismo lugar en el que se entrega la mercancía. El lugar de entrega puede ser las propias instalaciones del comprador o un lugar en el interior del país de destino que no sea terminal de transportes. Si la entrega se produce en un terminal de transportes o infraestructura de transportes (puerto, aeropuerto, etc.) *DAP Delivered at Place.*

#### **DDP Entregado Derechos Pagados.**

En el Incoterm DDP el vendedor entrega la mercancía, sin descargar del medio de transporte utilizado, en las instalaciones del comprador o en algún punto interior del país del comprador. La transmisión de riesgos en el transporte se produce en el mismo lugar en el que se entrega la mercancía. Este Incoterm es el reverso de EXW, es decir, representa la mayor obligación para el vendedor ya que asume todos los costes y riesgos de la operación, incluyendo los trámites de importación, hasta entregar la mercancía en el lugar acordado, en el país del comprador. El único coste que no asume el vendedor es la descarga de la mercancía en el lugar de entrega.

*DDP Delivered Duty Paid.*

#### **Declaración de Valor DV1.**

Es un documento que acompaña al DUA Documento Único Administrativo y sirve para que el importador declare de forma fehaciente todos los elementos que van a servir de base para el cálculo del valor en la aduana de la mercancía despachada y la aplicación de los correspondientes derechos. Lo emite el agente de aduanas o el Operador Económico Autorizado OEA. Debe cumplimentarse en dos hojas DV1 y DV1 bis.

*Value Declaration DV1.*

#### **Depreciación.**

Disminución en el valor de una divisa en relación con otras monedas extranjeras, producido, generalmente de forma gradual, por la demanda y la oferta del mercado de divisas. Cuando la disminución del valor se debe a una decisión del Gobierno del país respectivo que modifica la paridad oficial de la moneda, se denomina devaluación.

*Depreciation.*

**Despacho aduanero.**

Procedimiento mediante el cual una mercancía ingresa en un país cumpliendo la normativa de importación. Todos los países exigen completar una declaración de importación. En los países de la Unión Europea, esta declaración se realiza en el documento DUA (Documento Único Administrativo) que se completa telemáticamente. En función del país y el producto también se requiere presentar otros documentos como el certificado de origen, certificados relacionados con la salud o la seguridad (certificado de análisis, certificado fitosanitario) o documentos consulares.

*Customs clearance.*

**D/P Documentos contra Pago.**

Expresión propia de las remesas que exige del librado (importador) que pague un efecto antes de que se le entreguen los documentos que forman parte de la remesa. Ésta, habitualmente, incluye algún documento que restringe la posesión o la propiedad de la mercancía con lo que se obliga el librado a pagar el efecto para acceder a ella.

*D/P Documents against Payment.*

**DPU Entrega en Lugar Descargada.**

En el Incoterm DPU el vendedor entrega la mercancía descargada, preferentemente en lugares de destino en el país de comprador que tenga medios para realizar la descarga. Estos lugares son terminales de transporte (terrestres, aéreas, marítimas), infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril) o instalaciones similares como muelles, almacenes, depósitos y zonas francas. Debido a los diferentes lugares de entrega que permite este Incoterm es importante que se especifique claramente el punto concreto que se elige para realizar la entrega y que el contrato de transporte internacional que realiza el vendedor se ajuste a esa elección. DPU es el único Incoterm en el que la mercancía se entrega descargada en el lugar de destino.

*DPU Delivered at Place Unloaded.*

**DUA Documento Único Administrativo.**

Es el documento que contiene toda la información para el cumplimiento de las formalidades aduaneras requeridas para las operaciones de importación y exportación, y también sirve de base para la declaración tributaria, realizada a través de un agente de aduanas o de un Operador Económico Autorizado (OEA). Existe un modelo para las operaciones de importación (DUA Importación) y otro para las de Exportación (DUA Exportación). Es uno de los documentos más importantes en la operativa de comercio exterior y por ello las empresas tienen que facilitar con el máximo rigor a quién lo elabora (agente de aduanas u Operador Económico Autorizado OEA) toda la información necesaria para su correcta cumplimentación. La presentación del DUA se realiza por vía telemática.

*SAD Single Administrative Document.*

**Dumping.**

Venta de un producto en un país extranjero a un precio inferior al real. Es lo que se denomina en inglés dumping price-cost. Se considera que es una práctica desleal porque puede dificultar el normal funcionamiento de los mercados y perjudicar a los fabricantes de productos competitivos del país importador. Con el dumping price-to-price el suministrador extranjero puede utilizar ventas realizadas a precios elevados (normalmente, en su mercado nacional) para equilibrar el bajo precio de las exportaciones.

**Estiba.**

Operación logística que consiste en colocar adecuadamente la carga en la bodega de un buque, de manera que garantice un transporte estable y fijo.

*Stowage.*

**EXW Entrega en Fábrica.**

Es el Incoterm que implica menores obligaciones, costes y riesgos para el vendedor ya que entrega la mercancía al comprador en sus propias instalaciones. Por el contrario, EXW ofrece el menor nivel de servicio de todos los Incoterms, lo cual representa una pérdida de competitividad frente a otras empresas, así como posibles ingresos adicionales derivados de una buena gestión logística internacional. Este Incoterm es aconsejable para empresas exportadoras con muy poca experiencia internacional y que realizan operaciones de grupaje (cajas, palés) de poco volumen en las que el comprador envía un camión a recoger la mercancía a las instalaciones del vendedor.

*EXW Ex Work.*

**FAS Franco al Costado del Buque.**

Es un Incoterm que se usa únicamente para transporte marítimo. El vendedor entrega la mercancía al costado del buque o al alcance de los medios de manipulación de la carga (grúas, cintas transportadoras, etc.), en el muelle del puerto de embarque que ha sido designado por el comprador. Es un Incoterm de uso limitado para productos básicos y productos a granel que no se embalan y no pueden individualizarse, tales como cereales, madera, minerales, productos siderúrgicos, etc.; la entrega se realiza en aquellos puertos que tiene terminales especializadas para este tipo de productos.

*FAS Free Alongside Ship.*

**FCA Franco Transportista.**

Es un Incoterm que permite la entrega de la mercancía tanto en las instalaciones del vendedor como en distintos puntos: puertos, aeropuertos, terminales de contenedores, etc., que están situados en el país del vendedor. Por ello, cuando se usa este Incoterm es muy importante especificar con claridad el lugar de entrega. Se puede utilizar para cualquier tipo de carga (carga general, completa o grupaje) y también con diferentes medios de pago (transferencia bancaria, crédito documentario, etc.). En el Incoterm FCA, el vendedor debe realizar los trámites y asumir los costes del despacho de exportación y, por tanto, es responsable de obtener los documentos necesarios para ello.

*FCA Free Carrier Alongside.*

**FBL Conocimiento de embarque multimodal.**

Documento que sirve como contrato de transporte marítimo y comprobante fehaciente de que las mercancías se han transportado con la utilización de más de un transporte principal. También determina la responsabilidad del agente transitario. Únicamente lo pueden emitir los agentes transitarios autorizados integrados dentro de FIATA (Federación Internacional de Agentes Transitarios Asociados). Cuando se emite "a la orden", constituye un título de propiedad de la mercancía por lo que puede ser negociado. Este documento se utiliza en operaciones internacionales en las que la mercancía se transporte en dos o más medios de transporte (multimodalidad).

*FBL Bill of lading.*

**FCL Carga completa de contenedor.**

Embarque de mercancía que ocupa por sí misma un contenedor completo.

*FCL Full container load.*

**FEU.**

Unidad de transporte (contenedor) equivalente a 40 pies de longitud.

*FEU Forty-foot Equivalent Unit.*

**FIATA FCR.**

El Forwarding Agents Certificate of Receipt es un recibo identificativo emitido por el propio transportista conforme le han sido entregadas unas mercancías referentes a un envío, con el compromiso de la realización de este. Se emite en un solo original, con las copias solicitadas, en el momento en el que el transitario recibe la mercancía. Únicamente lo pueden emitir agentes transitarios integrados dentro de FIATA. Con la emisión del FCR, el transitario acredita que ha recibido las mercancías que en el mismo se mencionan para hacerlas llegar a su destinatario (el importador), en la forma y de acuerdo con las instrucciones recibidas.

**Flete.**

Precio que paga el fletador al propietario del medio de transporte (avión o buque) o al transportista. En la fijación del precio de los fletes se incluyen muchas variables, como la naturaleza de la carga, su cantidad, valor, relación peso/medida, distancia a recorrer, costes de manipulación, costes de los servicios aeroportuarios, tipos de embalaje, competencia en el mercado, etc.

*Freight.*

**FOB Franco a Bordo.**

FOB es uno de Incoterms más utilizados, juntamente con CIF, para transporte marítimo. El vendedor entrega la mercancía poniéndola a bordo del buque, en el puerto designado por el comprador. Los gastos de terminal en el puerto de embarque y el despacho de exportación son por cuenta del vendedor. Debe utilizarse, preferentemente, cuando el transporte marítimo se realiza en régimen de carga general. También en el caso de mercancías cuya carga es compleja y puede suponer cierto riesgo (por ejemplo, maquinaria) por lo que es preferible que la carga de la mercancía a bordo del buque la realice el vendedor.

*FOB Free on Board.*

**Forward.**

En el mercado de divisas, tipo de cambio a plazo, es decir, que se fija en el momento de concertarse la operación con valoración superior a dos días hábiles de mercado. Las cotizaciones a plazo se establecen por lo general a 1, 2, 3, 6 y 12 meses, aunque, a través de sucesivas renovaciones, puede llegarse a períodos superiores, si bien en esos casos, el mercado se vuelve más opaco y las cotizaciones ofrecidas por las entidades bancarias son significativamente diferentes.

*Forward.*

**Fuerza Mayor.**

Actos provocados por fuerzas naturales incontrolables. En los contratos internacionales se consideran circunstancias que obligan a una parte a actuar en contra de su voluntad. Por ejemplo, una tormenta puede hacer que un buque recabe refugio en un puerto distinto al previsto, por lo que no puede entregar la mercancía en el puerto y en la fecha prevista.

*Force Majeur.*

### Gastos FOB.

Son los costes previos al embarque de la mercancía en el buque que la va a transportar. Incluyen: Recepción, arrastre y carga en el buque, realizado generalmente por el agente de la naviera; Tarifa portuaria (T-3); extensión del conocimiento de embarque; DOD (Derecho de Obtención de Divisas), para fletes en divisas; despacho aduanero de exportación. Es habitual que en las tarifas y facturas de los transitarios todos estos gastos se agrupen y figuren bajo el concepto único de “gastos FOB”.

*FOB Expenses.*

### Grupaje.

Sistema de transporte internacional mediante el que se expide mercancía de diferentes remitentes que se diferencian en peso, volumen y clase y que por sí mismas no ocuparían totalmente un medio o unidad de transporte. Estas mercancías se acondicionan como una unidad (normalmente un contenedor) para gestionar su envío a un destino común (país, ciudad, puerto, aeropuerto), donde se desconsolidan y transportan al destinatario final. Este sistema también se denomina consolidación y se lleva a cabo por los transitarios.

*Groupage.*

### INCOTERMS.

Los *INternational COmmerce TErms* son un conjunto de 11 términos comerciales internacionales, elaborados y publicados por la Cámara de Comercio Internacional. La última versión publicada es la de Incoterms 2020. Los Incoterms permiten a las partes designar un punto en el que se entrega la mercancía, así como el reparto de costes de exportación entre el vendedor y el comprador. Los Incoterms también asignan la responsabilidad del despacho de aduana, así como el pago de los derechos arancelarios. Dado que los Incoterms no constituyen una normativa supranacional, sino que son términos estándar contractuales, no se aplican a una transacción determinada a menos que las partes los incorporen específicamente al referirse a ellos en un contrato de compraventa internacional.

### INTRASTAT.

Se trata de una declaración estadística por la que se detallan las ventas y compras entre países intracomunitarios, permitiendo la compensación fiscal sin liquidación de impuestos. Están obligados a presentar la declaración Intrastat todas las empresas de la Unión Europea cuyo volumen de comercio (de exportación o importación) con países de la UE supere una determinada cantidad anual.

### LCL Carga parcial de contenedor.

Embarque de mercancía que no llega a ocupar por sí sólo un contenedor completo.

*LCL Less than container load.*

### Llave en mano.

Tipo de suministro (normalmente, plantas industriales) en el que la empresa contratada asume la responsabilidad plena desde el diseño del proyecto hasta la entrega final. Estos tipos de ventas de exportación se llevan a cabo, a través del contrato llave en mano.

*Turnkey.*

### Manifiesto de carga.

Documento que consiste en una recopilación de toda la carga de un buque, ordenada por conocimiento de embarque B/L y clasificada por destino. Sirve para identificar toda la mercancía

pertenece a cada consignatario. El documento lo emite el consignatario marítimo cuando se ha cargado la mercancía en el buque. No existe un modelo específico de este documento. Cada naviera dispone de su propio formulario identificativo que utilizan sus agentes consignatarios. Normalmente, se elabora un manifiesto para cada destino de la carga. Se usa tanto para consignatarios del buque en el puerto de carga como en el de descarga.

*Cargo manifest.*

#### **NCND No-Elusión No-Divulgación.**

Es un tipo de acuerdo muy utilizado por los intermediarios de comercio internacional para proteger las comisiones que deben pagarles sus clientes por los servicios prestados tales como: promoción de negocios, puesta en contacto con potenciales clientes, asistencia en las negociaciones de contratos, etc. Este tipo de contrato se utiliza sobre todo para la intermediación de operaciones de comercio internacional de diferentes tipos de productos (alimentación, materias primas, minerales) que se venden en grandes cantidades y también para productos industriales (maquinaria, instalaciones) de precios elevados.

*NCND Non-Circumvention Non-Disclosure.*

#### **NCV Sin valor comercial.**

Mención que se suele poner en algunos documentos, sobre todo facturas comerciales y facturas proforma, para expresar que la mercancía enviada con dicho documento no tiene valor comercial (por ejemplo, porque se envía como muestra) y, por tanto, no está sometida al pago de derechos arancelarios.

*NCV No commercial value.*

#### **OEA Operador Económico Autorizado.**

Es un operador económico “de confianza” que actúa en toda la Unión Europea para la realización de operaciones aduaneras. Este operador puede ser el propio exportador, transportista, transitario, almacenista, importador, agente de aduanas, etc. La “confianza” se traduce en una serie de ventajas en todo el territorio aduanero

*AEO Authorised Economic.*

#### **Opción sobre divisas.**

Derecho adquirido contractualmente para comprar (opción *put*) o para vender (opción *pull*) un importe determinado en una divisa a cambio de otro importe en otra, en un día futuro determinado (opciones europeas) o hasta un día futuro determinado (opciones americanas). Al igual que el seguro de cambio, las opciones sobre divisas permiten que, tanto las empresas importadoras como las exportadoras, que han de emitir o recibir un pago en moneda extranjera en un futuro próximo, se protejan de las fluctuaciones en los tipos de cambio. Sin embargo, a diferencia del seguro de cambio, el tenedor de la opción no está obligado a cumplir el contrato si de ello no obtiene beneficio.

*Forward Exchange option.*

#### **Operación triangular.**

Es un tipo de operación de comercio internacional en la que intervienen tres empresas, que se ubican en países distintos, si bien hay una única entrega de mercancías y único transporte. Esta operativa tiene una casuística compleja desde el punto de vista documental y sobre todo tributario a efectos de liquidación del IVA.

*Triangular operation.*

**OTM Operador de Transporte Multimodal.**

Transportista que gestiona todos los medios de transporte para ofrecer un servicio "puerta a puerta". Normalmente se trata de transitarios integrados en compañías de transporte y navieras. Emiten el documento de transporte multimodal conocido como conocimiento de embarque multimodal FBL.

*MTO Multimodal Transport Operator.*

**Orden de compra internacional.**

Documento, también conocido como orden de pedido, que sustituye al contrato internacional en operaciones de importes reducidos o cuando en la práctica del sector no se utilizan contratos para documentar las compraventas internacionales. Incluye, además de los datos del comprador, la información básica sobre la exportación que se va a realizar. Normalmente es el exportador el que emite este documento. No obstante, sucede también que empresas con experiencia en realizar compras internacionales –por ejemplo, empresas de trading-, disponen de sus propias órdenes de compra, en las que establecen las condiciones que deben cumplir sus proveedores.

*International purchase order.*

**Preferencias arancelarias.**

Ventajas especiales otorgadas por un país importador a ciertos productos procedentes de países con los que tiene acuerdos comerciales. Estas preferencias se plasman en una reducción de aranceles en comparación con los aplicados a otros países.

*Customs preferences.*

**Régimen de perfeccionamiento activo.**

Se entiende por operaciones de perfeccionamiento activo: la elaboración de mercancías, incluso su montaje, ensamblaje o adaptación a otras mercancías; la reparación y transformación de estas, así como su restauración y puesta a punto; la utilización de algunas mercancías, denominadas ayudas a la producción, que no se encuentran en los productos compensadores, pero que permitan o faciliten la obtención de esos productos, aunque desaparezcan total o parcialmente durante su utilización. Este régimen comprende el sistema de suspensión y el sistema de reintegro y permite eliminar posibles medidas restrictivas de política comercial y eximir del pago, en parte o en su totalidad, de los derechos arancelarios a las citadas mercancías importadas que han de ser objeto de una salida posterior del territorio aduanero de la Unión Europea, una vez transformadas.

*Regime of active improvement.*

**Régimen de perfeccionamiento pasivo.**

La normativa de la Unión Europea lo define como la posibilidad de exportar temporalmente mercancías para someterlas a operaciones de perfeccionamiento y obtener productos llamados compensadores, que son despachados a libre práctica en el territorio comunitario, con exención total o parcial de los derechos de importación. En general, pueden acogerse a este régimen todas las mercancías, cualquiera que sea su origen o especie. Sin embargo, es posible formular restricciones por motivos de seguridad o para proteger la propiedad industrial o comercial. Tampoco se admiten aquellas mercancías que desaparezcan al ser transformadas y no se incorporen, por tanto, a los productos compensadores.

*Regime of pasive improvement.*

**Remesa documentaria.**

La remesa documentaria, denominada en América Latina “cobranza”, es un medio de cobro/pago utilizado en las operaciones de comercio exterior mediante el que un exportador entrega un conjunto de documentos comerciales y financieros en su banco para que éste gestione con el banco del importador el cobro o la aceptación de una letra de cambio por el importe de la operación, contra la entrega de los documentos. En este medio de pago, a diferencia del crédito documentario, la iniciativa para el pago de la operación la toma el exportador.

*Documentary collection.*

**Remesa simple.**

Envío para su cobro de documentos financieros que no van acompañados de documentos comerciales. Es un medio de pago del comercio internacional consistente en la creación de una letra de cambio o documentos análogo que un exportador gira a cargo del comprador extranjero y que entrega en su banco para que se encargue de su cobro a vencimiento fijado. A diferencia de lo que sucede en las remesas documentarias, en este caso el vendedor se desprende de la posesión de las mercancías antes de que tenga lugar el cobro de las mismas, por lo que es obvio que para utilizar este medio de pago con cierta seguridad, las relaciones exportador/importador deben ser muy satisfactorias y han de basarse en una gran confianza.

*Clean collection.*

**Riesgo comercial.**

Posibilidad de impago provocada por problemas relacionados con el comprador, como la insolvencia o la bancarrota, en oposición a la casuística relacionada con el país, que tiene que ver con el llamado “riesgo país”. El riesgo comercial puede cubrirse parcialmente con el seguro de crédito a la exportación que ofrecen compañías como Cesce, Crédito y Caución, Coface o Atradius. Otros instrumentos financieros que pueden utilizarse son el factoring y el forfaiting de exportación

*Commercial risk.*

**Riesgo de cambio.**

Este riesgo surge por la posibilidad de tener que pagar más o de recibir menos importe de una divisa, debido a que el compromiso de pago aplazado que se asume está en una divisa distinta a la de uso habitual de la empresa exportadora o importadora. Existen diferentes instrumentos financieros que ofrecen los bancos para cubrir el riesgo de cambio; entre ellos, los más utilizados son el seguro de cambio y las opciones sobre divisas.

*Exchange risk.*

**Riesgo país.**

Posibilidad de impago provocado por problemas en el país del comprador, como la inestabilidad política, guerra, actuaciones arbitrarias del gobierno o la inexistencia de convertibilidad de la moneda, en oposición a los problemas propios del comprador, como la insolvencia o la bancarrota.

*Country risk.*

**Ruptura de carga.**

Expresión que se utiliza en el transporte multimodal para referirse a que no se produce la descomposición (total o parcial de la unidad de carga), es decir, que, durante todo el trayecto, la mercancía transportada conserva su integridad en el sentido de que los palés, contenedores,



plataformas u otros dispositivos similares que la contienen no son modificados hasta su llegada a destino.

*Breaking bulk.*

#### Seguro de cambio.

Tipo de seguro que cubre el riesgo de cambio, es decir, la diferencia entre el precio de una divisa en el momento de la contratación comercial y su precio en la fecha de cobro o pago de la exportación o importación. Este seguro se contrata para las operaciones de comercio internacional cuyos cobros y pagos se han concertado en una divisa distinta a la de uso común del exportador o importador. Permite eliminar los riesgos de tipo de cambio de las monedas ya que desaparece la incertidumbre sobre el valor de las divisas desde el momento en el que se confirma una oferta o se realiza un contrato, hasta el momento en el que se produce el cobro/pago.

*Exchange risk insurance.*

#### Seguro de crédito a la exportación.

Tipo de seguro que cubre el riesgo de impago de una operación o conjunto de operaciones internacionales, a través de la contratación de un seguro con una empresa aseguradora que puede aplicarse a un cliente específico o a un conjunto de ellos, en uno o varios países. La contratación de un seguro de crédito a la exportación es habitual cuando se empieza a trabajar con clientes nuevos en el exterior, en países de cierto riesgo o en sectores de actividad en que hay una tradición en el incumplimiento de las condiciones de pago. Existen distintos tipos de riesgos internacionales que se pueden cubrir mediante seguros de crédito a la exportación. Entre otros: riesgo político, riesgo comercial; riesgo de resolución de contrato; etc. Los porcentajes de cobertura suelen cubrir hasta el 85% (en riesgos comerciales) y hasta el 99% (en riesgos políticos) del importe de las operaciones.

*Export credit insurance.*

#### Seguro de transporte.

Es un contrato mediante el que una compañía aseguradora, a cambio de un precio (prima), se obliga a pagar una indemnización a un asegurado (beneficiario) en el caso de que durante el transporte de la mercancía se produzca alguno de los riesgos que se cubren. El documento en el que se reflejan las condiciones de ese contrato se denomina póliza. En las compraventas internacionales, lo que se asegura normalmente es el transporte internacional -lo que se conoce como "de bodega a bodega". En el transporte interior no es habitual asegurar la carga, excepto si es muy valiosa (por ejemplo, maquinaria). En cualquier caso, excepto en el transporte marítimo, siempre hay un seguro que suscribe el transportista, aunque la cuantía de dicho seguro está limitada por los convenios internacionales para cada tipo de transporte y, normalmente, no cubre el valor de la mercancía.

*Insurance cargo.*

#### Sin reservas.

En un crédito o remesa documentaria, documentación remitida por un banco a su corresponsal extranjero, sobre la cual no se ha formulado ninguna discrepancia y, por tanto, se encuentra aparentemente conforme con las instrucciones que han originado su emisión.

*Without reserves.*

#### Sistema Armonizado SA.

Es un sistema para clasificar las mercancías, que se importan, a efectos de aplicar los aranceles y otras normativas de comercio internacional. Fue desarrollado por el Consejo de Cooperación

Aduanera (hoy Organización Mundial de Aduanas). El sistema comprende 96 capítulos que a su vez se dividen en partidas arancelarias de 6 dígitos, en total más de 9.000. La clasificación va de los productos de menor valor añadido (por ejemplo, el capítulo 1 son los animales vivos) hasta los de mayor valor añadido (por ejemplo, el capítulo 87 son vehículos automóviles). Muchos países añaden más números después de los 6 dígitos del Sistema Armonizado para alcanzar una mayor precisión en la clasificación de las mercancías.

*Harmonized System HS.*

#### **SPG Sistema de Preferencias Generalizadas.**

Marco empleado por los países desarrollados para conceder un régimen arancelario preferencial a los productos importados desde determinados países en desarrollo. Representa un esfuerzo combinado de las naciones económicamente más avanzadas para incorporar a los países en vías de desarrollo al sistema internacional de comercio, favoreciendo sus exportaciones.

*SPG Generalized System of Preferences.*

#### **TARIC.**

El Arancel Integrado de las Comunidades Europeas es un código para la identificación de los productos que se exportan e importan. Este código se compone de 8 dígitos que se refieren al capítulo (dígitos 1 y 2), partida (3 y 4), sub-partida (5 y 6) y posición arancelaria (7 y 8). La ordenación de los productos se realiza de menor a mayor valor añadido. Así por ejemplo, los primeros productos que aparecen clasificados son los animales vivos, carnes y pescados, y los últimos los diferentes tipos de maquinaria y productos industriales.

#### **TEU.**

Unidad de transporte (contenedor) equivalente a 20 pies de longitud.

*TEU Twenty-foot equivalent unit.*

#### **THC**

Gastos por manipulación en la terminal. Recargo aplicado por las compañías de transporte marítimo que aplican condiciones de línea regular, según las que el armador es responsable de la carga y de la descarga del buque. Puesto que los gastos y los procedimientos varían en función del puerto, los THC no pueden ser incluidos en las tarifas básicas si el trayecto se efectúa utilizando los puertos de una zona de influencia.

*THC Terminal Handling Charges.*

#### **Tiempo de plancha.**

Plazo que el armador concede al fletador o al expedidor para cargar o descargar la mercancía. Puede expresarse en días o en horas y también como toneladas por día. Puede fijarse en días naturales (todos los días del calendario), en días laborables (es excluyen los domingos y los festivos del puerto) o en días laborables sujetos a condiciones meteorológicas (se excluyen también los días en que el mal tiempo impide trabajar).

*Laytime.*

#### **Trader.**

Denominación que se da en el comercio internacional a aquellas empresas que se dedican a exportar e importar productos habitualmente de no mucho valor añadido (agrícolas, minerales, etc.), pero en grandes volúmenes. Normalmente los traders compran en países en vías de desarrollo y venden en países desarrollados. La gestión de los traders implica comprar y vender en firme, pero en ocasiones actúan más bien como brokers, es decir, cobrando una comisión por su intermediación, pero sin comprar ni tomar posesión de la mercancía.

**Transitario.**

Como su propio nombre indica el transitario se ocupa de gestionar el transporte internacional de mercancías "en tránsito" (entre países con aduanas) y para ello tiene contactos con todas las partes que intervienen en la logística internacional: transportistas, compañías de seguros, agentes de aduanas, navieras, consignatarios, etc.

Actúa como un intermediario entre el expedidor (vendedor) y el transportista. A diferencia de las agencias de transporte, los transitarios no suelen hacer transporte interior y se especializan, sobre todo, en grupaje. Muchos transitarios ofrecen servicios adicionales como la obtención de documentos, seguros, almacenaje, etc. Se trata de una profesión reglada en la mayoría de los países para la cual se requiere una titulación oficial. A nivel internacional se agrupan en una organización denominada FIATA. En España forman parte de FETEIA.

*Forwarder.*

**Valor asegurado.**

El valor que el asegurado asigna a los objetos comprendidos en una cobertura de seguro de transporte. En un transporte internacional el valor asegurado debe incluir: el valor de la mercancía que se refleja en la factura, los costes de transporte, el propio importe de la prima y un porcentaje adicional en concepto de beneficio que suele ser del 10%, pero que puede ser superior (hasta el 20%). Con este porcentaje adicional se trata de cubrir el lucro cesante, es decir, el margen comercial que se deja de ganar si la operación no se cobra debido al siniestro.

*Insured value.*

**Valor en aduana.**

Importe que debe indicarse en la declaración aduanera, resultante de aplicar la legislación del país importador. Puesto que muchos productos pagan derechos *ad valorem*, es necesario que el valor en aduana sea correcto para poder calcular el derecho correspondiente. Se calcula de forma diferente en función del país de importación. Por ejemplo, algunos países no incluyen el coste del transporte hasta el puerto o aeropuerto de llegada, mientras otros sí lo hacen. A veces, el valor en aduana, también se incrementa por los costes de la ayuda que el importador ha prestado al exportador. Los países disponen de fórmulas para comprobar el valor en aduana, que incluyen el valor de bienes similares, la estimación del coste de producción, el transporte y el margen de beneficio. El cálculo debe ser muy cuidadoso para determinar si el precio de la mercancía importada viola las leyes antidumping o persigue un fraude fiscal mediante el pago de una deuda aduanera menor que la que le corresponde.

*Customs valuation.*

**Zona de libre comercio.**

Conjunto de países que acuerdan la eliminación de aranceles y otras restricciones a la importación de productos entre ellos, a la par que cada uno de ellos aplica sus propios aranceles a las importaciones de los países que no forman parte de la zona.

*Free trade area.*

**Zona franca.**

Término genérico relativo a un área especial, comercial o industrial en la que se llevan a cabo procedimientos aduaneros específicos que permiten la importación de mercancía extranjera, incluyendo materias primas, componentes y bienes manufacturados, sin el requisito de pagar de inmediato los derechos arancelarios. Si la mercancía se exporta posteriormente, en el momento de la reexportación se le aplica el tratamiento de libre despacho. La mercancía que llega a las zonas francas puede ser almacenada, exhibida, montada, procesada o empleada en manufacturas previas a la reexportación o a la entrada en el territorio aduanero nacional. La actividad manufacturera de las zonas francas suele implicar la combinación de materiales extranjeros y nacionales y también acostumbra a requerir permisos administrativos. Las zonas francas se sitúan cerca de los puertos y aeropuertos, aunque en los últimos años se ha producido la tendencia de crear territorios interiores como “subzonas francas” o “puertos secos”.

*Free trade zone.*