**Envío y seguro**

1. El costo del transporte es un componente significativo en el costo de los bienes adquiridos por las Unidades de negocio y entregados al sitio del proyecto designado. Por lo tanto, el contrato debe establecer el medio de transporte y los términos del seguro que el Proveedor proporcionará. El flete, o el costo de los servicios de transporte, es particularmente crítico cuando se solicita una adquisición para países sin litoral. En general, los costos del flete se estiman entre el 10 % y el 15 % del costo total de los bienes.

**Medios de transporte**

1. Se utilizan cinco medios básicos de transporte por flete (mar, tren, carretera, aire y paquetes postales), ya sea de forma individual o combinados, para el transporte internacional. Las Unidades de negocio deben considerar medios de transporte tanto económicos como eficientes. En general, los costos de transporte por tren, carretera y aire son más elevados que los del flete por mar; por tanto, el PNUD recomienda el transporte marítimo. Sin embargo, para garantizar la entrega en buen estado, se recomienda elegir un buque de conferencia, que opere en rutas definidas y puertos de escala predeterminados.
2. Los Términos Internacionales de Comercio (INCOTERMS) definen las obligaciones tanto del comprador como del vendedor respecto del envío de bienes. Los [INCOTERMS 2020](https://www.kn-portal.com/incoterms_2020/) regirán los términos de envío de todos los contratos del PNUD.
3. Algunos términos habituales para las adquisiciones del PNUD son los siguientes:
4. Para adquisiciones locales, se debe utilizar el término FCA (franco transportista);
5. Para adquisiciones internacionales en las que la Unidad de negocio se encarga del transporte, se debe utilizar el término FOB (franco a bordo) o FCA, en función del lugar de entrega de los bienes;
6. Para adquisiciones internacionales en las que el Proveedor se encarga del transporte, utilizar el término CPT (porte pagado hasta);
7. Para las adquisiciones internacionales en las que el Proveedor se encarga tanto del transporte como del seguro, utilizar el término CIP (transporte y seguro pagados hasta);
8. Para las adquisiciones internacionales en las que el PNUD elige que el Proveedor corra con todos los riesgos y los costos asociados con el transporte de bienes al país de destino, se debe utilizar el término DDU (entrega derechos no pagados). Debe tenerse en cuenta que este método es caro y debe utilizarse solo para operaciones de urgencia o para la adquisición de suministros médicos.
9. Todos los términos mencionados anteriormente deben ir acompañados del lugar denominado o punto de destino.

Elementos Estructurales - Procedimientos

​

**Marcas**

1. Para facilitar la identificación de bienes y su manipulación durante el tránsito, se debe solicitar a los Proveedores que incluyan “marcas de envío” en todos los paquetes:
2. Consignatario;
3. Destino;
4. Puerto de descarga;
5. Identificación del proyecto;
6. Número de orden;
7. Número de caso

**Recepción de envíos**

1. Cuando se entrega un envío al consignatario (es decir, el agente de carga, la Unidad de negocio), es común que el transportista solicite un recibo. Al mismo tiempo, el consignatario debe llevar a cabo una inspección rápida de los paquetes respecto a todos los documentos de envío. Si todo parece estar en orden, se recomienda otorgar un visto bueno (p. ej., “recibido en buenas condiciones externas; no se revisó el contenido”). Si, por el contrario, hay muestras visibles de alteración, el recibo debe indicar las reservas observadas (p. ej., “cajas rotas”, “falta contenido”, “embalajes abiertos con signos de hurto”). En lo posible, los paquetes se deben pesar para determinar cualquier diferencia entre el peso declarado y el real, y cualquier discrepancia debe estar documentada en las notas de entrega.

**Seguro de la carga**

1. Durante el transporte y el almacenamiento, toda carga es vulnerable a una serie de riesgos, tales como daño, robo y hurto, rotura, falta de una parte o de un envío entero. El seguro de carga proporciona la protección contra pérdidas financieras potenciales resultantes de tales riesgos. Las Unidades de negocio deben garantizar lo siguiente:
2. La protección de los bienes sujetos a riesgos, entre ellos, guerra, huelgas, motines o tumultos sociales.
3. La duración de la cobertura del seguro debe ser suficiente para cubrir el período del transporte de depósito a depósito, incluido un mínimo de 30 días, estimado para el almacenamiento en el sitio de destino.
4. Los bienes deben asegurarse por el valor del costo, seguro y flete (CIF), más un porcentaje convenido, generalmente el 10 %, para reflejar el costo indirecto de los imprevistos de la Unidad de negocio para cubrir o reponer los bienes.
5. La Oficina de Asesoramiento Jurídico y Apoyo a las Adquisiciones (OLPS, por sus siglas en inglés) negocia y mantiene las políticas estándar del PNUD sobre el seguro de la carga.

1. En caso de daño o pérdida, el personal de adquisición debe contactar a la aseguradora hasta una semana a partir del hallazgo para recibir más asesoramiento.

Elementos Estructurales - Entradas

Elementos Estructurales – Roles y Responsabilidades

**Agentes de carga**

1. Los agentes de carga, también conocidos como expedidores o transitarios, funcionan como expedidores o agentes de aduanas internacionales para llevar a cabo las formalidades y las operaciones de envío.

1. En general, se los emplea para recibir bienes enviados cuando el personal del PNUD no puede estar presente físicamente, y se encargan de la pronta gestión del despacho y la recolección de bienes vulnerables a pérdidas o hurtos. Las Unidades de negocio deben remitir al agente de carga respectivo todos los documentos necesarios (es decir, conocimiento de embarque, instrucciones de envío) para el levantamiento del embargo de los bienes en tránsito.
2. [Cámara de Comercio Internacional](http://www.iccwbo.org/)
3. [Seguro de la carga del PNUD](https://intranet.undp.org/unit/bom/pso/SitePages/Cargo%20Insurance.aspx)

*Disclaimer: This document was translated from English into Spanish. In the event of any discrepancy between this translation and the original English document, the original English document shall prevail.*

*Descargo de responsabilidad: esta es una traducción de un documento original en inglés. En caso de discrepancias entre esta traducción y el documento original en inglés, prevalecerá el documento original en inglés.*