

UTILIDADES / UTILITIES

INCOTERMS son los términos de comercio internacional que definen los roles respectivos del comprador y el vendedor en cuanto a acuerdos de transportación y otras responsabilidades, así como clarificar cuándo se hace efectiva la propiedad de la mercancía. Se usan en conjunción con un acuerdo de ventas u otro método de transacción de la venta. En septiembre del 2010 fue lanzada una nueva versión actualizada de los Incoterms por La Cámara de Comercio Internacional y empezaron a ejecutarse en enero del 2011.

EXW

El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones: fábrica, almacén, etc. Todos los gastos a partir de ese momento son por cuenta del comprador. Se puede utilizar con cualquier tipo de transporte o con una combinación de ellos (conocido como transporte multimodal).

FAS

El vendedor entrega la mercancía en el muelle pactado del puerto de carga convenido; esto es, al lado del barco. Es propio de mercancías de carga a granel o de carga voluminosa porque se depositan en terminales del puerto especializadas, que están situadas en el muelle. El vendedor es responsable de las gestiones y costes de la aduana de exportación (en las versiones anteriores a INCOTERMS 2000, el comprador organizaba el despacho aduanero de exportación). Sólo se utiliza para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial.

FOB

El vendedor entrega la mercancía sobre el buque. El vendedor contrata el transporte a través de un transitorio o un consignatario, pero el coste del transporte lo asume el comprador. Es uno de los más usados en el comercio internacional. Se debe utilizar para carga general (bidones, bobinas, contenedores, etc.) de mercancías, no utilizable para granel. Se utiliza exclusivamente para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial.

FCA

El vendedor se compromete a entregar la mercancía en un punto acordado dentro del país de origen, que pueden ser los locales de un transitorio, una estación ferroviaria... (Este lugar convenido para entregar la mercancía suele estar relacionado con los espacios del transportista). Se hace cargo de los costes hasta que la mercancía está situada en ese punto convenido; entre otros, la aduana en el país de origen. Se puede utilizar con cualquier tipo de transporte: transporte aéreo, ferroviario, por carretera y en contenedores/transporte multimodal.

INCOTERMS refers to a group of standardized trade terms 3 letters commonly used in international contracts of sale of goods. They are used to divide the costs of international business transactions, defining responsibilities between buyer and seller, and reflect current practice in the international freight. It is essential to know these terms before you import or export any item. These are the INCOTERMS updated by the International Chamber of Commerce (ICC for its acronym in English) to date:

The seller makes the goods available to the buyer at their facilities: factory, warehouse, etc.. All expenses are thereafter by the purchaser. The EXW Incoterms can be used with any kind of transport or a combination of them (known as multimodal transport).

The seller delivers the goods on the quay of the agreed port of shipment, ie next to the boat. The FAS is proper INCOTERM of bulk goods or large load being deposited in specialized port terminals, which are located on the dock. The seller is responsible for the efforts and costs of the office of export (in versions prior to INCOTERMS 2000, the buyer organized export customs clearance). The FAS INCOTERM only used for transport by boat, either sea or river.

The seller delivers the goods on the ship. The seller contracts for transport through a transient or a receiver, but the cost of transport is assumed by the buyer. The Incoterms FOB is one of the most used in international trade. It should be used for general cargo (drums, coils, containers, etc.) Of goods, bulk unusable. The Incoterms FOB is used exclusively to transport by boat, either sea or river.

The seller agrees to deliver the goods at an agreed point in the country, which may be the premises of a transient, a railway station... (This place agreed to deliver the goods usually associated with the carrier spaces). It bears the costs until the goods are located at that point agreed, among others, the customs in the country of origin. The FCA Incoterms can be used with any type of transportation: air, rail, road, and containerized / multimodal transport.

CFR

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. Se debe utilizar para carga general, que no se transporta en contenedores; tampoco es apropiado para los graneles. Sólo se utiliza para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial.

CIF

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador. El riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. El INCOTERM CIF es uno de los más usados en el comercio internacional porque las condiciones de un precio CIF son las que marcan el valor en aduana de un producto que se importa. Se debe utilizar para carga general o convencional, pero no se debe utilizar cuando se transporta en contenedores. Se utiliza para cualquier transporte, pero sobre todo barco, ya sea marítimo o fluvial.

CPT

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen. Se puede utilizar con cualquier modo de transporte incluido el transporte multimodal (combinación de diferentes tipos de transporte para llegar a destino).

CIP

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. El riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador. Se puede utilizar con cualquier modo de transporte o con una combinación de ellos (transporte multimodal).

DAT

Es uno de los dos nuevos INCOTERMS 2010 con DAP. Reemplaza el INCOTERM DEQ. El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), hasta que la mercancía se coloca en a la terminal definida. También asume los riesgos hasta ese momento. El INCOTERM DEQ se utilizaba notablemente en el comercio internacional de graneles porque el punto de entrega coincide con las terminales de graneles de los puertos. Se utiliza para todos los tipos de transporte.

The seller is responsible for all costs, including the main transport, until the goods arrive at the destination port. However, the risk is transferred to the buyer when the goods are loaded on the ship, in the country of origin. It should be used for general cargo not containerized, nor is it appropriate for the bulk. The CFR INCOTERM only used for transport by boat, either sea or river.

The seller is responsible for all costs, including transport and insurance leading until the goods arrive at the destination port. Although insurance has hired the vendor, the beneficiary of the insurance is the buyer. As in the previous INCOTERM, CFR, the risk is transferred to the buyer when the goods are loaded on the ship, in the country of origin. The INCOTERMS CIF is one of the most used in international trade because the conditions of a CIF price are what make the customs value of a product that should be used importa. 2 general cargo or conventional, but should not be used when transported in containers. The CIF Incoterms used for any transport, but most boat, either sea or river.

The seller is responsible for all costs, including the main transport, until the goods to the agreed point in the destination country. However, the risk is transferred to the buyer at the time of delivery of the goods to the carrier in the country. The INCOTERM CPT can be used with any mode of transport including multimodal transport (combination of different types of transport to reach destination).

The seller is responsible for all costs, including transport and insurance leading until the goods to the agreed point in the destination country. The risk is transferred to the buyer at the time of delivery of the goods to the carrier in the country. Although insurance has hired the vendor, the beneficiary of the insurance is the buyer. The Incoterms CIP can be used with any mode of transport or a combination of them (multimodal transport).

It is one of two new Incoterms 2010 with DAP. Replaces INCOTERM DEQ. The seller is responsible for all costs, including transport and insurance leading (not required), until the goods are placed in the terminal set. It also assumes the risks so far. The DEQ was used INCOTERM particularly alongside international trade in bulk because the delivery point coincides with the bulk terminals of the ports. The Incoterms DAT is used for all types of transport.

International Commercial Terms (INCOTERMS)	GROUP	E	F			C				D		
	TERM	EXW	FAS	FOB	FCA	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
	Stands for	Ex Works	Free alongside ship	Free On Board	Free Carrier	Cost and Freight	Cost Onsurance and Freight	Carriage Paid To	Carriage and Insurance Paid to	Delivered At Terminal	Delivered At Place	Delivered Duty Paid

→ ESPECIFICACIONES CONTAINERS/CONTAINER SPECIFICATIONS

DAP

Es uno de los dos nuevos INCOTERMS 2010 con DAT. Reemplaza los INCOTERMS DAF, DDU y DES. El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio) pero no de los costes asociados a la importación, hasta que la mercancía se ponga a disposición del comprador en un vehículo listo para ser descargado. También asume los riesgos hasta ese momento. Se utiliza para todos los tipos de transporte.

It is one of two new Incoterms 2010 with DAT. INCOTERMS replaces DAF, DES and DDU. The seller is responsible for all costs, including transport and insurance leading (not required) but not costs associated with importing, until the goods are made available to the buyer in a vehicle ready for download. It also assumes the risks so far. The Incoterms DAP is used for all types of transport.

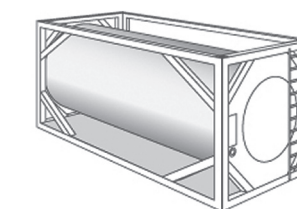
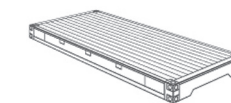
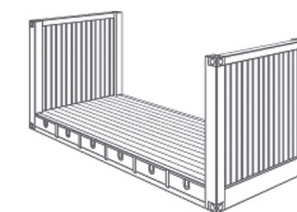
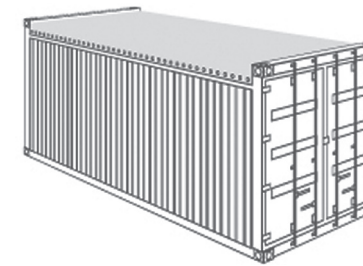
DDP

El vendedor paga todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino. El comprador no realiza ningún tipo de trámite. Los gastos de aduana de importación son asumidos por el vendedor.

The seller pays all costs until the goods leave the agreed point in the destination country. The buyer does not perform any type of procedure. The import customs charges are borne by the seller.

QUIÉN PAGA QUÉ / WHO PAYS WHAT TRANSFERENCIA DE RIESGO / TRANSFER OF RISK

	Instalaciones Vendedor/ Exportador	Formalidad de exportación	Lugar o terminal señalado	Carga Origen	Transporte Principal	Descarga en puerto de llegada	Puerto Destino	Punto Entrega Destino	Instalaciones Comprador/ Importador	
EXW: Ex Works										Coste Riesgo
FCA: Free Carrier										Coste Riesgo
FAS: Free Alongside Ship										Coste Riesgo
FOB: Free On Board										Coste Riesgo
CFR: Cost & Freight										Coste Riesgo
CIF: Cost Insurance & Freight										Coste Riesgo
CPT: Carriage Paid to										Coste Riesgo
CIP: Carriage & Insurance Paid To										Coste Riesgo
DAT: Delivered At Terminal										Coste Riesgo
DAP: Delivered At Place										Coste Riesgo
DDP: Delivery duty paid										Coste Riesgo
Comprador Buyer	Vendedor Seller	Factory Seller/ Exporter	Export Formalities	Named Place or Terminal	THC at origin	Main transport	Discharging Port of Arrival	Port of destination	Named placed at destination	Buyers warehouse



	STANDARD	
	20ft	40ft
Max. Gross Weight	30.480 kg (67.200 lb)	32.500 kg (71.650 lb)
Tare Weight	2.350 kg (5.180 lb)	3.910 kg (8.620 lb)
Inside Length	5.90 m (19'04")	12.03 m (39'06")
Inside Width	2.35 m (7'08")	2.35 m (7'08")
Inside Height	2.39 m (7'10")	2.39 m (7'10")
Door Width	2.34 m (7'8.1")	2.34 m (7'8.1")
Door Height	2.28 m (7'5.4")	2.28 m (7'5.4")
Cube Capacity	33.1 m ³ (1.170 ft ³)	67.7 m ³ (2.390 ft ³)

	HIGH CUBE	
	20ft	40ft
Max. Gross Weight	30.480 kg (67.200 lb)	32.500 kg (71.650 lb)
Tare Weight	2.350 kg (5.180 lb)	3.910 kg (8.620 lb)
Max. Payload	28.130 kg (62.020 lb)	28.590 kg (63.030 lb)
Inside Length	5.90 m (19'04")	12.03 m (39'06")
Inside Width	2.35 m (7'08")	2.35 m (7'08")
Inside Height	2.70 m (8'10")	2.70 m (8'10")
Door Width	2.34 m (7'08")	2.34 m (7'08")
Door Height	2.58 m (8'05")	2.58 m (8'05")
Cube Capacity	37.30 m ³ (1.317 ft ³)	76.2 m ³ (2.390 ft ³)

	OPEN TOP	
	20ft	40ft
Max. Gross Weight	30.480 kg (67.200 lb)	32.500 kg (71.650 lb)
Tare Weight	2.350 kg (5.180 lb)	4.000 kg (8.820 lb)
Max. Payload	28.130 kg (62.020 lb)	26.480 kg (58.380 lb)
Inside Length	5.90 m (19'04")	12.03 m (39'5.2")
Inside Width	2.35 m (7'08")	2.35 m (7'08")
Inside Height	2.37 m (7'9.3")	2.37 m (7'9.3")
Door Width	2.34 m (7'8.3")	2.34 m (7'08")
Door Height	2.58 m (7'5.4")	2.58 m (8'05")
Cube Capacity	37.30 m ³ (1.158 ft ³)	66.9 m ³ (2.363 ft ³)

	REFRIGERATED CONTAINER	
	20ft	40ft
Max. Gross Weight	30.480 kg (67.200 lb)	32.500 kg (71.650 lb)
Tare Weight	3.000 kg (6.610 lb)	4.920 kg (10.846 lb)
Max. Payload	27.480 kg (60.590 lb)	27.480 kg (60.803 lb)
Inside Length	5.45m (19'-10")	11.57m (37'-11")
Inside Width	2.35 m (7'08")	2.35 m (7'08")
Inside Height	2.29m (8'-0")	2.29m (8'-0")
Door Width	2.29 m (7'-6")	2.29 m (7'-6")
Door Height	2.26 m (7'-5")	2.26 m (7'-5")
Cubic Capacity	28.4 m ³ (1,017 ft ³)	59.8 m ³ (2,111.8 ft ³)

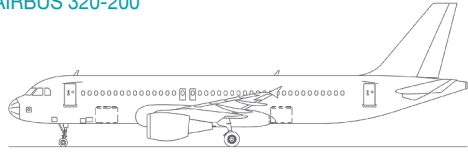
	FLAT RACK	
	20ft	40ft
Tare Weight	3,100 kg (6,835 lb)	6,646 kg (12,450 lb)
Max. Cargo	20,015 kg (44,133 lb)	30,476 kg (67,200 lb)
Inside Length	5.85 m (19'-19")	12.05m (39'-5.2")
Inside Width	2.23 m (7'-3.1")	2.12m (6'-9.5")
Inside Height	2.15 m (7'-0.4")	1.96m (6'-4.3")

	PLATAFORM	
	20ft	40ft
Tare Weight	2,750 kg (6,061 lb)	5,800 kg (12,783 lb)
Max. Cargo	24,000 kg (52,896 lb)	39,200 kg (86,397 lb)
Inside Length	6.085 m (19'-11")	12.90 m (40'-0.0")
Inside Width	2.438 m (8'-0.0")	2.40 m (8'-0.0")
Inside Height	2.233 m (7'-0.4")	1.95 m (6'-5")

	TANK	
	20ft	
Max. Gross Weight	30,480 kg (67,200 lb)	
Tare Weight	4,190 kg (9,237 lb)	
Max. Payload	26,290 kg (57,959 lb)	
Inside Length	6.05 m (19'-10")	
Inside Width	2.43 m (8'-0")	
Inside Height	2.59 m (8'-6")	

➔ AVIONES MIXTOS / MIXED PLANES

AIRBUS 320-200

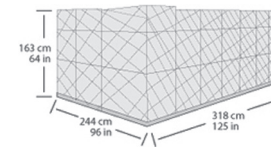


No. de Pallets: 4 + Carga a granel
 Volúmen: 19 m³
 Capacidad: 1,5 toneladas

El Airbus 320 y el Airbus 321 poseen un alcance operativo de 3.500 a 5.600 Km. Esta aeronave puede cargar una línea de pallets con el mismo tamaño base que una mayor aeronave, pero con una altura más reducida.

No. Pallets: 4 + Only loose cargo
 Volume: 19 m³
 Capacity: 1,5 tones

The Airbus 320 and Airbus 321 have an operational range of 3,500 to 5,600 km. This aircraft can carry a line of pallets with the same base size but with a smaller height.

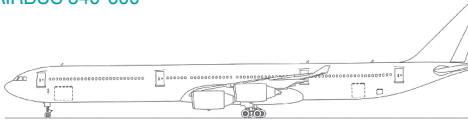


Usable Dimensions:

L - 307 cm (121 in)
 W - 234 cm (92 in)
 H - 160 cm (63 in)

96 Lower Deck Contour Pallet With Net (PMC Series)		
Rate Classification	5	Clasificación de tarifa
Max. Net Weight	4,978kg (10,975 lb)	Peso neto max.
Tare Weight	120 kg (265 lb)	Peso de tara
Max. Gross Weight	5,098 kg (11,239 lb)	Peso bruto max.
Approx. Internal Volume	11,70 m ³ (415 ft ³)	Volumen interno aprox.
Floor Loading Limit	1,465 kg/m ² (300 lb/ft ²)	Límite de carga de piso
Compatible with aircrafts: B767-300 / A330 / B777-300 / B777-200		

AIRBUS 340-600

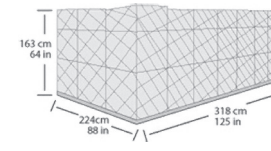


Nº. de Pallets: 7 + Carga a granel
 Volúmen: 100,4 m³
 Capacidad: 16 toneladas

El Airbus 340 posee 4 turbinas y un alcance de 12.000 a 15.000 Km. Posee amplias bodegas de carga para pallets, así como una bodega trasera de carga a granel. Está equipado con amplias puertas de carga en su parte delantera y posterior, para carga de pallets o contenedores de 88" X 125" o 96" X 125".

Nº. Pallets: 7 + Only loose cargo
 Volume: 100,4 m³
 Capacity: 16 tones

The Airbus 340 has 4 engines and a range of 12,000 to 15,000 km. It has big lower deck for loading pallets and containers of 88"x125" or 96"x125" and bulk for loose cargo.

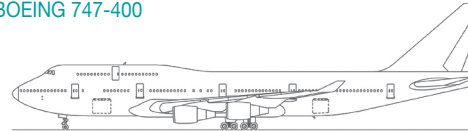


Usable Dimensions:

L - 307 cm (121 in)
 W - 208 cm (82 in)
 H - 160 cm (63 in)

88 Lower Deck Contour Pallet With Net (PAP, PAG Series)		
Rate Classification	5	Clasificación de tarifa
Max. Net Weight	4,490 kg (9,000 lb)	Peso neto max.
Tare Weight	110 kg (243 lb)	Peso de tara
Max. Gross Weight	4,600 kg (10,141 lb)	Peso bruto max.
Approx. Internal Volume	10,76 m ³ (380 ft ³)	Volumen interno aprox.
Floor Loading Limit	1,465 kg/m ² (300 lb/ft ²)	Límite de carga de piso
Compatible with aircrafts: B767-300 / A330 / B777-300 / B777-200		

BOEING 747-400

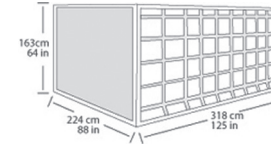


No. de Pallets: 6 + Carga a granel
 Volúmen: 76 m³
 Capacidad: 12 toneladas

El estandar Boeing 747 funciona de manera mixta o carguero, con un alcance operativo de hasta 13.300 Km. El Boeing 747 posee bodegas de carga para pallets en sus partes delanteras y posteriores. Está equipado con amplias puertas para cargar pallets o contenedores de 88" o 96" x 125".

No. Pallets: 6 + Only loose cargo
 Volume: 76 m³
 Capacity: 12 tones

The standard Boeing 747 operates with passengers and cargo, with a range up to 13,300 km. The Boeing 747 has lowerdeck for pallets and containers of 88" or 96"x125" and bulk for loose cargo.



Door Size:

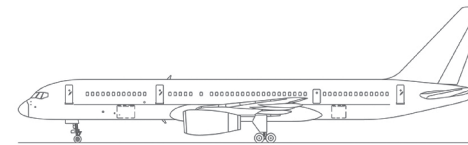
W - 292 cm (115 in)
 H - 142 cm (56 in)

CONTAINER DEPTH:

208 cm (82 in)

LD9 Full Size Lower Deck Container (AA2, AAP Series)		
Rate Classification	5	Clasificación de tarifa
Max. Net Weight	4,898 kg (10,800 lb)	Peso neto max.
Tare Weight	200 kg (440 lb)	Peso de tara
Max. Gross Weight	5,098 kg (11,239 lb)	Peso bruto max.
Approx. Internal Volume	10,6 m ³ (374 ft ³)	Volumen interno aprox.
Floor Loading Limit	1,465 kg/m ² (300 lb/ft ²)	Límite de carga de piso
Compatible with aircrafts B767-300 / A330 / B777-300 / B777-200		

BOEING 757-200

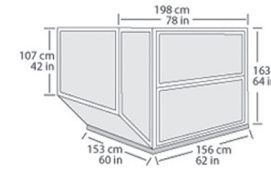


No. de Pallets: Solo carga a granel
 Volúmen: 51,83 m³
 Capacidad: 4 toneladas

El Boeing 757 es un avión comercial, de corto, medio y largo radio de acción, de fuselaje estrecho.

No. Pallets: Only loose cargo
 Volume: 51,83 m³
 Capacity: 4 tones

The Boeing 757 is a commercial aircraft, of short and medium range, narrow-body.



Door Size:

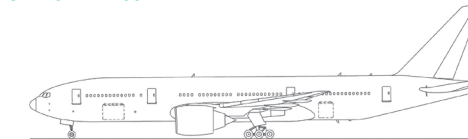
W - 140 cm (55 in)
 H - 150 cm (59 in)

CONTAINER DEPTH:

142 cm (56 in)

LD3 Half Size Lower Deck Container (AVE, AVN, AKE, AKN Series)		
Rate Classification	8	Clasificación de tarifa
Max. Net Weight	1,526 kg (3,364 lb)	Peso neto max.
Tare Weight	62 kg (137 lb)	Peso de tara
Max. Gross Weight	1,588 kg (3,500 lb)	Peso bruto max.
Approx. Internal Volume	4,13 m ³ (146 ft ³)	Volumen interno aprox.
Floor Loading Limit	977 kg/m ² (200 lb/ft ²)	Límite de carga de piso
Compatible with aircrafts: A330 / B777-300 / B777-200		

BOEING 777-200

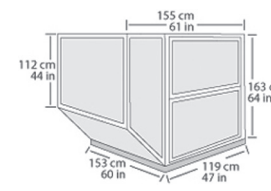


No. de Pallets: 6 + Carga a granel
 Volúmen: 80 m³
 Capacidad: 18 toneladas

El Boeing 777-200 alcanza un alcance de 12000 Km. con bodegas de carga delante y detrás, para carga de pallets de 88" y 125" o 96" x 125". El compartimento para carga a granel está localizado en la parte trasera de la aeronave.

No. Pallets: 6 + Only loose cargo
 Volume: 80 m³
 Capacity: 18 tones

The Boeing 777-200 achieves a range of 12,000 km with loading decks, front and rear of loading pallets of 88" X 125" or 96" x 125". Bulk for loose cargo.



Door Size:

W - 106.5 cm (45 in)
 H - 150 cm (59 in)

CONTAINER DEPTH:

142 cm (56 in)

LD2 Half Size Lower Deck Container (DPN, DPE Series)		
Rate Classification	8A	Clasificación de tarifa
Max. Net Weight	1,045 kg (2,300 lb)	Peso neto max.
Tare Weight	90 kg (200 lb)	Peso de tara
Max. Gross Weight	1,135 kg (2,500 lb)	Peso bruto max.
Approx. Internal Volume	3,68 m ³ (130 ft ³)	Volumen interno aprox.
Floor Loading Limit	977 kg/m ² (200 lb/ft ²)	Límite de carga de piso
Compatible with aircrafts: B767-300		

➔ AVIONES DE CARGA / CARGO PLANES

BOEING 747-400 ERF

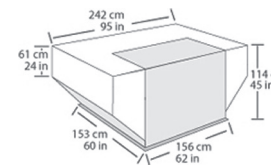


No. de Pallets: 39 + Carga a granel
 Volúmen: 674 m³
 Capacidad: 112 toneladas

Desde un punto de vista comercial, esta aeronave ofrece un gran volumen de carga. También permite la posibilidad de seis asientos por vuelo.

No. de Pallets: 39 + Only loose cargo
 Volume: 674 m³
 Capacity: 112 tones

From a commercial point of view, it offers a large aircraft cargo volume. It also allows the possibility of six seats per flight



Door Size:

W - 132 cm (52 in)
 H - 109 cm (43 in)

CONTAINER DEPTH:

142 cm (56 in)

LD3-45 Lower Deck Container (AKG, AKH Series)		
Rate Classification	5	Clasificación de tarifa
Max. Net Weight	4,978kg (10,975 lb)	Peso neto max.
Tare Weight	120 kg (265 lb)	Peso de tara
Max. Gross Weight	5,098 kg (11,239 lb)	Peso bruto max.
Approx. Internal Volume	11,70 m ³ (415 ft ³)	Volumen interno aprox.
Floor Loading Limit	1,465 kg/m ² (300 lb/ft ²)	Límite de carga de piso
Compatible with aircrafts: B767-300 / A330 / B777-300 / B777-200		

Usable Dimensions:

L - 152 cm (60 in)
 W - 147 cm (58 in)
 H - 112 cm (44 in)

LD3-45 Wing Pallet With Net (PKC Series)		
Rate Classification	8A	Clasificación de tarifa
Max. Net Weight	1,061 kg (2,337 lb)	Peso neto max.
Tare Weight	74 kg (163 lb)	Peso de tara
Max. Gross Weight	1,135 kg (2,500 lb)	Peso bruto max.
Approx. Internal Volume	3,68 m ³ (130 ft ³)	Volumen interno aprox.
Floor Loading Limit	977 kg/m ² (200 lb/ft ²)	Límite de carga de piso
Compatible with aircrafts: A320 / A321		



CONVERSIÓN DE MEDIDAS / METRIC CONVERSIONS

VOLUMEN / VOLUME

Métrico.		Imperial
1 centímetro cúbico (cm ³)	=	0.0610 plg ³
1 decímetro cúbico (dm ³)	=	0.0353 pie ³
1 metro cúbico (m ³)	=	1.3080 yd ³
1 litro (l)	=	1.76 pt
1 hectolitro (hl)	=	21.997 gal

Imperial		Métrico
1 plg ³	=	16.387 centímetros cúbicos
1 pie ³	=	0.0283 metros cúbicos
1 yd ³	=	28.413 mililitros
1 pt	=	0.5683 litros
1 gal	=	4.5461 litros

Imperial EEUU		Imperial Reino Unido
1 onza líquida	=	1.0408 onzas líquidas R.U.
1 pinta	=	0.8327 pintas R.U.
1 galón	=	0.8327 galones R.U.

Imperial EEUU		Métrico
1 onza líquida	=	29.574 mililitros
1 pinta	=	0.4731 litros
1 galón	=	3.7854 litros

TEMPERATURA / TEMPERATURE

Centígrados a Fahrenheit (Grados centígrados) x 9 : 5 + 32
Fahrenheit a centígrados (Grados Fahrenheit) - 32 x 5 : 9

PESO / WEIGHT

Métrico		Imperial
1 miligramo (mg)	=	0.0154 granos
1 gramo (g)	=	0.0353 oz
1 kilogramo (kg)	=	2.2046 lb
1 tonelada (t)	=	0.9842 ton

Imperial		Métrico
1 oz	=	28.35 gramos
1 lb	=	0.4536 kilogramos
1 stone	=	6.3503 kilogramos
1 cwt	=	50.802 kilogramos
1 ton	=	1.016 tonelada métrica

LONGITUD / LENGTH

Métrico		Imperial
1 milímetro (mm)	=	0.0394 plg
1 centímetro (cm)	=	0.3937 plg
1 metro (m)	=	1.0936 yd
1 kilómetro (km)	=	0.6214 milla

Imperial		Métrico
1 pulgada (plg)	=	2.54 centímetros (cm)
1 pie (pie)	=	0.3048 metros (m)
1 yarda (yd)	=	0.9144 metros (m)
1 milla	=	1.6093 kilómetros (km)