# CASOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

El objetivo del libro *Casos Prácticos de Transporte Internacional* es facilitar el aprendizaje de la asignatura de Transporte Internacional, mediante casos que permiten comprender cómo funciona el transporte internacional de mercancías desde la perspectiva de las empresas que los contratan y, en concreto, de las pymes exportadoras e importadoras.

A partir de situaciones basadas en datos reales sobre operaciones de comercio internacional, el libro *Casos Prácticos de Transporte Internacional* incluye doce casos en que tratan los tres temas clave en la gestión internacional del transporte: la selección del medio más idóneo, evaluación del coste y riesgo para cada tipo de transporte y la elaboración de los documentos de transporte.

## CASOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

- Selección del tipo de transporte en operaciones internacionales.
- Transporte por carretera: costes y riesgos en una compra internacional.
- Transporte por carretera: costes y riesgos en una venta internacional.
- Transporte marítimo en contenedor: costes y riesgos en una importación.
- Transporte marítimo en contenedor: costes y riesgos en una exportación.
- Los documentos del comercio internacional: secuencia operativa y elaboración.
- Contratación del transporte internacional por carretera: Carta de porte CMR y resolución de controversias.
- Contratación del transporte internacional marítimo en contenedor: Conocimiento de embarque B/L y resolución de controversias.
- Contratación del transporte internacional de carga aérea: Carta de porte

aéreo AWB y resolución de controversias.

- Contratación del transporte internacional por ferrocarril: Carta de porte CIM y resolución de controversias.
- Contratación del transporte internacional multimodal: FIATA bill of lading FBL y resolución de controversias.
- Contratación del seguro de transporte internacional.
- El lenguaje técnico del transporte internacional.

## GUÍA DE RESPUESTAS Y SOLUCIONES

Para los profesores de Transporte Internacional está disponible en la editorial una *Guía de Respuestas y Soluciones* que incluye explicaciones acerca de las respuestas correctas a cada una de las preguntas formuladas, así como una pautas para impartir los casos.

---

Si desea obtener más información sobre ese libro clic en:
***Casos de Transporte Internacional***

# SELECCIÓN DEL TIPO DE TRANSPORTE EN OPERACIONES DE COMERCIO INTERNACIONAL

Interalimentación, S.A. es una empresa situada en Sevilla que se dedica al sector de alimentación infantil. Cubre un segmento de edad, desde bebés hasta niños de seis años, y tiene un amplio catálogo de productos que incluye tres gamas: desayunos (cereales), comidas y cenas, y postres.

Opera en los mercados internacionales desde hace bastantes años tanto en lo que se refiere a la importación como la a exportación. Anualmente compra en el extranjero (sobre todo en Brasil y Argentina) cantidades importantes de harina de trigo, maíz y avena; en cuanto a la exportación se concentra sobre todo en la gama de comidas y cenas, en Alemania y otros mercados centroeuropeos.

La empresa tiene un departamento de logística que se ocupa de la contratación del transporte, a través de transitarios (en el caso de las importaciones) y de transportistas y operadores logísticos (para las exportaciones), así como de la elaboración de todos los documentos necesarios para las operaciones de comercio internacional. Debido a la experiencia que ha ido adquiriendo en los últimos años, Interalimentación trata de controlar el transporte internacional y para ello compra con entrega en el país del proveedor y vende con entrega en el país del cliente.

Actualmente el departamento de logística está gestionado dos operaciones:

A) Importación de Argentina:

- Producto: harina de trigo.
- Cantidad: 28.000 kilos.
- Proveedor: exportador argentino situado en la ciudad de Santa Fe a 450 km. de Buenos Aires.
- Plazo de entrega: dos meses desde la orden de pedido.
- Lugar de entrega: Santa Fe (instalaciones del exportador).

B) Exportación a Alemania:

- Producto: Gama de comidas y cenas (verduritas de huerta, arroz con pollo tierno, lenguado con crema bechamel).
- Cantidad: 8.000 unidades - Tarros de cristal.
- Envase/embalaje: Tarros de cristal de 250 gramos (peso bruto) en total 2.000 kilos.
- Unidad de transporte: 4 Palés de 500 kilos.
- Cliente: distribuidor alemán de productos de alimentación infantil.
- Plazo de entrega: entre 4 y 6 seis días desde la orden de pedido.
- Lugar de entrega: Hannover (almacén del distribuidor).

## Preguntas

En base a la información de las dos operaciones y teniendo en cuenta que existen cinco modalidades de transporte (carretera, marítimo, aéreo, ferrocarril y multimodal) que se utilizan en el comercio internacional:

1. Elegir el tipo de transporte principal óptimo para cada operación en base a cinco argumentos. Justificar la no elección de los otros cuatro tipos de transporte con, al menos, un argumento. Para ello deberán utilizarse los criterios sobre selección de medios de transporte expuestos en el Anexo 2.
2. Para el medio de transporte elegido en cada operación, completar la tabla del Anexo 1 sobre los documentos de transporte utilizados, teniendo en cuenta la información que se facilita en el Anexo 3.

## Anexo 1. Documentos de transporte utilizados

| | Importación (Argentina) | Exportación (Alemania) |
|---|---|---|
| Tipo de documento | | |
| Quién lo emite | | |
| Número de originales y duplicados | | |
| Límite de indemnización por pérdida o avería | | |
| Plazo de reclamación por pérdida o avería | | |
| Plazo de prescripción de las acciones de reclamación | | |

## Anexo 2. Criterios de selección de los medios de transporte internacional

En el desarrollo de una operación de transporte internacional es habitual que se usen varios medios de transporte. Cuando se analizan las principales características de cada uno de estos medios para elegir el medio idóneo se pueden aplicar principalmente los siguientes criterios:

**1. Disponibilidad de medios de transporte según origen y destino de la operación**

En primer lugar hay que descartar aquellos medios de transporte que no se pueden usar como transporte principal teniendo en cuenta el origen y destino del transporte internacional. Resulta obvio, por ejemplo, que hay que descartar el transporte terrestre (por carretera o ferrocarril) para una exportación de España a Colombia.

Por el contrario cuándo el transporte utiliza más de dos medio (carretera + marítimo o avión + carretera) y la mercancía viaje en un unidad de transporte completamente llena (por ejemplo un contenedor completo) se utiliza el transporte multimodal en sus diferentes modos.

**2. Requisitos de la operación: mercancía y envío**

El segundo criterio de elección se refiere al tipo de mercancía y a las características del envío.

**a) Requisitos de la mercancía**: perecedera a temperatura controlada, de reducido tamaño, documentos de alto valor (que puede admitir transportes más costosos pero más seguros y rápidos como el aéreo), de grandes pesos y/o dimensiones (muy voluminosa), mercancía peligrosa, animales vivos, mercancía a granel o unitizada (palés, etc.), mercancía sensible a su manipulación y/o incompatible en su carga junto a otra mercancía compartiendo medio de transporte, etc.

**b) Requisitos del envío**: envío urgente, con plazo de entrega estipulado, frecuencia de los envíos (compras programadas o puntuales), peso y volumen, granel, muy sensible a la manipulación, etc.

**3. Prestaciones y características operativas de cada tipo de transporte**

Dentro de este criterio se pueden incluir los siguientes factores de selección:

**a) Flexibilidad**: mide la capacidad de cada medio para adaptarse a los requisitos específicos de los envíos y de las mercancías: urgencia, requisitos del envío y la mercancía, temperatura, etc.

**b) Accesibilidad**: mide la capacidad para ofertar servicios puerta a puerta, es decir, la posibilidad de cargar la mercancía en el almacén del vendedor y entregar sin ruptura de carga (o con la mínima manipulación posible) en el almacén del comprador.

**c) Coste del transporte**: mide el coste relativo de cada tipo de transporte en relación con el resto.

**d) Capacidad de carga**: mide la potencialidad de cada tipo de transporte respecto a la capacidad de carga tanto en peso como en volumen.

**e) Rapidez**: mide el tiempo de transporte, aunque se debe tener en cuenta que hay que utilizar como criterio de selección el tiempo global desde el lugar de entrega hasta el destino (puerta a puerta). Por ejemplo, el transporte aéreo es sin duda el más rápido pero si el trayecto a recorrer es corto, las estancias en las terminales aeroportuarias de origen y destino pueden hacer que su alternativa por carretera resulte, a nivel global, más veloz.

| Factor de de selección | Carretera | Marítimo | Aéreo | Ferrocarril | Multimodal |
|---|---|---|---|---|---|
| **Flexibilidad** | Muy alta | Media | Buena | Baja | Media |
| **Accesibilidad** | Muy alta | Baja | Media | Media | Muy alta |
| **Coste** | Medio | Bajo | Muy alto | Bajo | Bajo |
| **Capacidad** | Media | Muy alta | Alta | Muy alta | Media (1) |
| **Rapidez** | Media | Baja | Muy alta | Media | Media (1) |

(1) Dependiendo de la combinación de medios de transporte que se utilicen: carretera + marítimo; carretera + avión; etc.

## Anexo 3. Marco jurídico del contrato de transporte internacional de mercancías

| | Transporte por Carretera | Transporte Marítimo |
|---|---|---|
| **Marco Jurídico/ Normativa aplicable** | Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).<br>(BOE de 7/5/74, Correcciones de errores 15/6/95). | Convenio de Bruselas de 1924.<br>Reglas de la Haya-Visby de 1968.<br>Protocolo sobre DEG de 1979.<br>Reglas de Hamburgo de 1978.<br>Reglas de Róterdam de 2009. (1) |
| **Documento de formalización del contrato** | Carta de porte CMR (art. 4 y siguientes del Convenio CMR). En el mercado se ha impuesto el modelo propuesto por la IRU en 1971 y actualizado en 2007. | Conocimiento de embarque (Bill of Lading).<br>Carta de porte marítima (Sea waybill).<br>Contrato de fletamento (régimen de fletamento). |
| **Quién emite el documento** | Transportista o Exportador. | Naviera. |
| **Número de ejemplares (originales y duplicados)** | 4 originales. | 3 originales. |
| **Límites de indemnización por responsabilidad del porteador ante pérdida o avería** | Art. 23.3 del Convenio CMR.<br>8,33 DEG/kg bruto 1. | Haya Visby: 666,67 DEG bulto ó 2 DEG/kg bruto (2).<br>Hamburgo: 835 DEG bulto ó 2,5 DEG/kg bruto.<br>Rotterdam: 875 DEG bulto ó 3 DEG/kg bruto<br>Se aplica en los 3 casos la regla del contenedor y se elige la mayor de ambas cantidades. |

<table>
<tr><th>Transporte Aéreo</th><th>Transporte por Ferrocarril</th><th colspan="2">Transporte Multimodal</th></tr>
<tr><td>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Convenio de Montreal de 1999.<br>BOE de 20/05/2004<br>(Actualiza el Convenio de Varsovia de 1929 y otros posteriores).</td><td>Protocolo de Vilna de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF-CIM) de 9 de mayo de 1980, Convenio CIM (Apéndice B)<br>(Instrumento de ratificación por España, BOE 23/06/2006).</td><td colspan="2">Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional, «Convenio de Ginebra de 1980 (CGI).<br>Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, de 1991 (RUC).</td></tr>
<tr><td>Carta de porte internacional Air Waybill (AWB).</td><td>Art. 6 y siguientes Carta de porte CIM.</td><td colspan="2">Conocimiento de embarque FBL.</td></tr>
<tr><td>Compañía aérea o agente de IATA.</td><td>Compañía ferroviaria o agente de transporte.</td><td></td><td>Agentes transitarios miembros de FIATA.</td></tr>
<tr><td>3 originales y varios duplicados.</td><td>1 original y 4 duplicados.</td><td></td><td>3 originales y varios duplicados.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Art. 22.3 del Convenio de Montreal<br>19 DEG/kg bruto 3.</td><td rowspan="4">Art. 30.2<br>17 DEG/kg bruto.</td><td rowspan="2">CGI:</td><td>Con fase marítima: 920 DEG por bulto ó 2,75 DEG por kg bruto.<br>La que resulte mayor (Regla del contenedor).</td></tr>
<tr><td>Sin fase marítima: 8,33 DEG por kg bruto.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">RUC</td><td>Con tramo marítimo: 666,67 DEG por bulto ó 2 DEG por kg bruto.<br>La que resulte mayor (Regla del contenedor).</td></tr>
<tr><td>Sin tramo marítimo: 8,33 DEG por kg bruto.</td></tr>
</table>

| | Transporte por Carretera | Transporte Marítimo |
|---|---|---|
| **Límites de indemnización por responsabilidad del porteador ante retraso** | Art. 23.5 del CMR: Precio del transporte. | Haya-Visby: No es responsable. |
| | | Hamburgo: 2,5 veces el flete. |
| | | Róterdam: 2,5 veces el flete. |
| **Plazo para la reserva (reclamación) por pérdida o avería** | Art. 30.1 del CMR: Pérdidas y averías aparentes en el momento de la entrega. Pérdidas y averías no aparentes dentro de los siguientes 7 días desde la entrega sin contar domingos y festivos. | Haya-Visby: Momento de la entrega en daños aparentes y hasta 3 días después si son no aparentes. |
| | | Hamburgo: día laborable posterior a la entrega en daños aparentes y hasta 15 días después si son no aparentes. |
| | | Róterdam: Momento de la entrega en daños aparentes y hasta 7 días después si son no aparentes. |
| **Plazo para la reserva (reclamación) por retraso** | Art. 30.3 del CMR: 21 días desde la puesta de la mercancía a disposición del destinatario. | Haya-Visby: No se estipula. |
| | | Hamburgo: 60 días desde la entrega. |
| | | Róterdam: 21 días desde la entrega. |
| **Plazo de prescripción de las acciones de reclamación** | Art. 32.1 del CMR: Un año en caso de dolo del porteador 3 años. | Haya-Visby: Un año desde la entrega o fecha en que debió entregarse. |
| | | Hamburgo: 2 años desde la entrega o momento en que debió entregarse. |
| | | Róterdam: 2 años desde la entrega o momento en que debió entregarse. |

**Observaciones:**

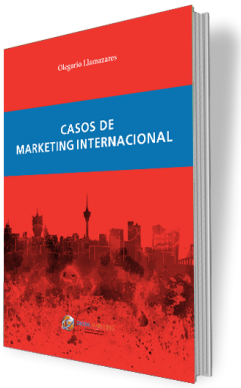
- Los límites de responsabilidad, plazos, etc. contenidos en esta tabla son lo que se determinan de forma general en la normativa aplicable. En algunos casos pueden ser modificados y pactados por las partes para operaciones concretas. En caso de dolo del porteador se pierde, de forma general, el beneficio de su limitación de responsabilidad.
- Para determinar el límite de responsabilidad:
  1. En la práctica es el propio clausulado del Conocimiento de Embarque el que contiene las condiciones del contrato de transporte. Este clausulado es mucho más detallado y amplio que el marco jurídico citado.
  2. La cotización exacta del DEG (Derecho Especial de Giro) frente al euro a fecha 11 de Agosto de 2015 se situaba en 1.10340 euros.

| Transporte Aéreo | Transporte por Ferrocarril | Transporte Multimodal |
|---|---|---|
| Art. 22.3 del Convenio de Montreal<br>19 DEG/kg bruto 3. | Art. 33.1<br>Cuádruplo del precio del transporte. | CGI: 2,5 veces el flete de las mercancías retrasadas. |
| | | RUC: Importe del flete. |
| Art. 31.2 del Convenio de Montreal: Pérdidas y averías aparentes en el momento de la entrega. Pérdidas y averías no aparentes dentro de los siguientes 14 días desde su recibo por el destinatario. | Art. 47<br>Pérdidas y averías aparentes en el momento de la entrega. Pérdidas y averías no aparentes hasta 7 días desde la entrega. | CGI: Pérdidas y averías aparentes hasta el día siguiente al de la entrega. Pérdidas y averías no aparentes hasta 6 días desde la entrega. |
| | | RUC: Pérdidas y averías aparentes en el momento de la entrega. Pérdidas y averías no aparentes hasta 6 días desde la entrega. |
| Art. 31.2 del Convenio de Montreal. 21 días desde que la mercancía se puso a disposición del destinatario | Art. 47<br>Dentro de los 60 días desde la entrega. | CGI: Dentro de los 60 días desde la entrega. |
| | | RUC: No se especifica. |
| Art. 35 del Convenio de Montreal: Dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o a la de la detención del transporte. | Art. 48<br>Un año a partir de:<br>a) En pérdida total desde 30 tras expiración del plazo acordado para la entrega.<br>b) Pérdida parcial, avería o retraso desde el día de la entrega. | CGI: Dos años desde la entrega. |
| | | RUC: 9 meses desde la entrega. |

**Observaciones:**

3. Con fecha 30 de diciembre de 2009 la OACI ha actualizado el límite de responsabilidad del porteador que pasó de 17 a 19 DEG en virtud del artículo 24 del Convenio de Montreal. Este artículo que regula la revisión de los límites cada cinco años en función de la inflación de los países cuyas monedas conforman el DEG. Esta actualización también se recoge en la (Resolución 600b de IATA de la CSC/32).

# SERIE CASOS DE COMERCIO INTERNACIONAL




*Casos de Marketing Internacional*

Precio 14€

*Casos de Finanzas Internacionales*

Precio 14€

*Casos Negociación Internacional*

Precio 14€

*Casos de Transporte Internacional*

Precio 14€

*Casos de Gestión Administrativa del Comercio Internacional*

Precio 14€

Compra Online:
**www.globalnegotiator.es**
Información: 91 578 26 67
marketing@globalmarketing.es

# PUBLICACIONES PARA LA EMPRESA INTERNACIONAL

*Los 100 documentos del comercio exterior*

Precio 25€

*Guía práctica de los Incoterms 2010*

Precio 25€

*Cómo negociar con éxito en 50 países*

Precio 25€

*Gestión de riesgos en la empresa internacional*

Precio 19€ / precio ebook 14€

Compra Online:
**www.globalnegotiator.es**
Información: 91 578 26 67
marketing@globalmarketing.es

# TradeLibrary

## Biblioteca Online de Comercio Internacional

**TradeLibrary es la primera Biblioteca online de Comercio Internacional que incluye más de 400 publicaciones (libros, casos prácticos, modelos de contratos y cartas, guías-país, artículos, etc.) sobre diferentes temas como marketing, finanzas, medios de pago, transporte y logística, Incoterms, negociación y gestión administrativa del comercio internacional.**

### Contenidos de TradeLibrary

- Libros de Comercio Internacional
- Casos Prácticos (marketing, negociación, finanzas, transporte internacional, etc.)
- Documentos (comerciales, transporte, aduanas)
- Contratos Internacionales (español-inglés)
- Cartas Comerciales Internacionales (español-inglés)
- Guías de Negociación y Protocolo en 60 Países
- Artículos de Comercio Internacional

**TradeLibrary**
**Información y Suscripciones**

GLOBALNEGOTIATOR
Documentos Internacionales

Ayala, 83 Madrid
Tel.: 91 5782667
www.globalnegotiator.com
info@globalnegotiator.com