

CASO PRÁCTICO

TRANSPORTE INTERNACIONAL

CASO: “INTERALIMENTACIÓN S.A.”

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 gestionando dos operaciones:

1. 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).

2. 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).

Instrucciones para el desarrollo de la actividad

1. Luego de estudiar el caso descrito, responda las siguientes interrogantes:

Con 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:

- a) Elegir el tipo de transporte principal óptimo para cada operación con 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.
 - b) 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.
2. Elabore su respuesta a estas interrogantes con base a la lectura del texto, y otras fuentes que considere oportuno consultar.
 3. Una vez completadas las respuestas, haga entrega del documento a través del icono de la actividad.

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

| Factor 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 1976 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). (BOE de 7/5/74, Correcciones de errores 15/6/95). | Convenio de Bruselas de 1924. Reglas de la Haya Visby de 1968. Protocolo sobre DEG de 1979. Reglas de Hamburgo de 1978. 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). Carta de porte marítima (Sea waybill). Contrato de fletamento (régimen de fletamento). |
| Quién emite el documento | Transportista o Exportador. | Naviera. |
| Número de ejemplares (originales/duplicados) | 4 originales. | 3 originales. |
| Límites de indemnización por responsabilidad del porteador ante pérdida o avería | Art. 23.3 del convenio CMR. 8,33 DEG/kg bruto 1. | Haya Visby: 666,67 DEG bulto o 2 DEG/kg bruto (2). |
| | | Hamburgo: 835 DEG bulto 62,5 DEG/kg bruto. |
| | | Róterdam: 875 DEG bulto o 3 DEG/kg bruto. |
| | | Se aplica en los 3 casos la regla del contenedor y se elige la mayor de ambas cantidades. |

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

Fuente: Cabrera, A. (2015). Casos de transporte internacional. España: Global Marketing

