**Transporte unimodal**

Modo único

* Un porteador: emite su documento de embarque
* Varios porteadores: “Conocimientos embarque directos” Responsabilidad total o por segmentos. Por ejemplo la combinación entre por ejemplo camión y ferrocarril

**Transporte intermodal**

* Porte por diversos modos
* Origen: lugar o puerto  uno o más puntos interfase
* Destino: puerto o lugar
* Organizado por un operado

Según sistema RESPONSABILIDAD entre QUIEN ORGANIZA y los PORTEADORES MODALES:

* **Transporte combinado**
  + Un OPERADOR INTERMODAL
  + Emite un documento bajo SISTEMA EN RED
  + Responsabilidad directa. Límite s/ segmento modal. Daño localizado
  + Daño no localizado. Sin solución
  + 1. TRANSITARIO. Actúa como principal Emite un documento transporte combinado “puerta a puerta” 2.PORTEADOR MODAL. Mismo caso anterior. Asume responsabilidad directa por su segmento. Bajo sistema en red, los otros segmentos
* **Transporte multimodal**
  + Un OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM)
  + Emite DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL (DTM)
  + Asume RESPONSABILIDAD por TODA LA CADENA
* DAÑO LOCALIZADO: Régimen del MODO
* DAÑO NO LOCALIZADO: Según límite establecido

**Operadores de transporte intermodal.**

Posibles intermediarios y facilitadores

* Transportistas modales
* Transitorios / “freight forwarders” / Consolidadores
* OTM’s / NVOCC’s / VOCC’s
* Brokers
* Especialistas asesoramiento integral / específico
* Asociaciones cargadores
* Operadores logísticos
* TIC / de transferencia / portuarias de contenedores
* Puentes terrestres
* Plataformas logísticas / Centros distribución

**Carga general**

Termino que describe a cualquier tipo de carga, que no es sólida o líquida a granel y cuya naturaleza, forma, envase, embalaje o condiciones de estandarización determina su modo de manipulación, almacenamiento y transporte

Se puede dividir en **Carga Fraccionada** y **Carga Unitizada**

**Carga fraccionada**

Diferentes tipos de cargas, cuyo reconocimiento e identificación se efectúa atendiendo a la forma de su presentación, en cuanto a sus embalajes o características externas.

Por lo tanto, puede estar con o sin embalajes.

Pueden ser, Atado, Barril, Bidón, Tarro, Tambor, Balde, Saco Rollo o Carrete, Fardo, Cilindro, Caja, Láminas o planchas

**Carga unitizada**

Método a través del cual se agrupa cierto numero de bultos pequeños para manipularlos como una unidad de mayor tamaño de dimensiones normalizadas mediante la utilización de equipos mecánicos, o bien para embalar bultos grandes, difíciles de manejar y estibar, en unidades de dimensiones normalizadas, que también pueden manipularse por medios mecánicos.

La finalidad es:

* Proteger a los productos
* Simplificar las operaciones
* Estandarización en el uso de equipos

Beneficios de la unitizacion

* Reducción del manipuleo
* Menores daños y robo de la carga
* Facilita la estiba
* Simplifica y estandariza equipos y  métodos
* Reduce costos operacionales
* Menor tiempo de buque en puerto
* Optimización de costos

**El paletizado**

El pallet es una plataforma especialmente diseñada para manipular todo el conjunto: la base y su carga.

La carga paletizada es un sistema que permite estandarizar e industrializar la manipulación de la mercadería.

Deben ser:

* Firmes y resistentes en función de la carga.
* El peso total debe ser compatible con la utilería en uso.
* El pallet de uso repetitivo debe ser confeccionado con materiales que acepten tal propósito.

**Características**

* Posee medidas estandarizadas por la ISO (Organización de Estandarización Internacional
* Esta diseñado para permitir el uso de grúas horquillas u otros elementos mecánicos.
* Ofrece versatilidad para el transporte y producción en línea.

**Beneficios**

* Optimización de tiempos
* Optimización de costos
* Favorece a la cadena logística
* Disminución del manipuleo
* Mantenimiento de la calidad del producto
* Disminución de riesgos de daños y roturas
* Optimiza el espacio de almacenamiento
* Favorece al cumplimiento del “just in time”

Tanto el envase como el embalaje deben ser lo suficientemente resistente a: tracción, Presión, caídas, soportar cierto porcentaje de humedad, Etc.

**Riesgos a tener en cuenta**

* Según la modalidad y tipo de transporte.
* Influencias climatológicas
* Contaminantes químicos
* Contaminantes biológicos
* Siniestros (robo, hurto, vandalismo)
* Otras causas

**Envases y embalajes**

ENVASE: es una cobertura que contiene y protege adecuadamente un producto.

EMBALAJE: es una “sobrecobertura” que tiene como finalidad brindar protección al producto envasado facilitando la manipulación en carga, descarga, traslado y acondicionamiento en deposito.

Los envases pueden ser primarios, secundarios o de transporte

Envase Primario: Es aquel que esta en contacto directo con el producto, generalmente permanece con él hasta el consumo.

Envase Secundario: Es el utilizado para el embalaje del envase primario mas todos los elementos usados para el mismo.

Envase de Transporte o Terciario: es el utilizado para agrupar, almacenar y transportar los productos.

**Ley de conveniencia de banderas**

Los barcos se tienen que registrar en el país de su bandera y por consecuencia sle van a otorgar su bandera. En conjunto a la bandera se le transfieren todas las leyes y obligaciones de ese país. El barco va a aplicar la normativa de esa bandera, siendo o no, el armador del barco de esa nacionalidad.

La organización marítima internacional regula todas actividades de los fletes internacionales.