



Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Módulo:

Introducción a la Logística y Transporte de Carga

Contenido:

- 1. Geografía del transporte de carga**
2. Organizaciones Internacionales en la Operación Logística y Marco Regulador del Agente de Carga

1. Geografía del transporte de carga

La globalización, el comercio y la distribución de mercancías están interrelacionados y se refieren a una escala de movilidad que abarca regiones, naciones y, a menudo, continentes. Esta movilidad transnacional está sujeta a muchas consideraciones geopolíticas, como quién controla las rutas comerciales y qué formas de competencia y cooperación han surgido con la expansión de las relaciones comerciales.

Los procesos relacionados con la integración económica, la fragmentación de los sistemas de producción debido a la subcontratación y la deslocalización son interdependientes. Favorecieron el establecimiento de cadenas globales de productos básicos, desde la extracción de materias primas, la fabricación, hasta el consumo final. Esto requiere una comprensión de la logística y el creciente nivel de integración entre la producción, la distribución y el consumo.

El crecimiento de la cantidad de carga que se comercializa así como una gran variedad de orígenes y destinos promueve la **importancia del transporte internacional** como elemento fundamental de apoyo a la economía global. El desarrollo económico en el Pacífico de Asia y China, en particular, ha sido el **factor dominante detrás del crecimiento del transporte internacional**. En años recientes. Dado que las distancias comerciales involucradas son a menudo considerables, esto ha provocado un aumento de las demandas en la industria del transporte marítimo y las actividades portuarias. A medida que se desarrollan sus actividades industriales y de fabricación, China está importando cantidades crecientes de materias primas y energía y exportando cantidades cada vez mayores de productos manufacturados. Los puertos en el delta del río Pearl en la provincia de Guangdong ahora manejan tantos contenedores como todos los puertos de los Estados Unidos juntos.



Los sistemas de transporte internacional han estado bajo presión para soportar **demandas adicionales en el volumen de carga** y la **distancia a la que se transporta esta carga**. Esto no podría haber ocurrido sin importantes mejoras técnicas que permitieran transportar mayores cantidades de pasajeros y carga, y esto de manera más rápida y eficiente. Pocas otras mejoras técnicas además de la **contenerización** han contribuido a este entorno de creciente movilidad de carga. Dado que los contenedores y sus sistemas de transporte intermodal mejoran la eficiencia de la distribución global, una parte cada vez mayor de la carga general se transporta en contenedores.

En consecuencia, a menudo se hace referencia al transporte como un **factor habilitador** que no es necesariamente la causa del comercio internacional, sino una condición sin la cual la globalización no podría haber ocurrido. Un problema de desarrollo común es la incapacidad de las infraestructuras de transporte internacional para respaldar los flujos, lo que socava el acceso al mercado global y los beneficios derivados del comercio internacional. El comercio internacional también requiere **infraestructuras de distribución** que puedan respaldar el comercio entre varios socios. Tres componentes del transporte internacional facilitan el comercio:

- **Infraestructura de transporte.** Se refiere a infraestructuras físicas como terminales, vehículos y redes. Las eficiencias o deficiencias en las infraestructuras de transporte promoverán o inhibirán el comercio internacional.
- **Servicios de transporte.** Se refiere al complejo conjunto de servicios involucrados en la circulación internacional de pasajeros y carga. Incluye actividades como distribución, logística, finanzas, seguros y marketing.
- **Entorno transaccional.** Se refiere al complejo entorno legal, político, financiero y cultural en el que operan los sistemas de transporte internacional. Incluye aspectos como tipos de cambio, regulaciones, cuotas y aranceles, pero también preferencias de los consumidores.

Aproximadamente la mitad de todo el comercio mundial tiene lugar entre ubicaciones a más de 3000 km de distancia. Debido a esta geografía, la mayoría de los movimientos de carga internacionales involucran varios modos, ya que es imposible tener una continuidad física en los flujos de carga. Por lo tanto, se deben establecer cadenas de transporte para atender estos flujos, lo que refuerza la importancia de los modos y terminales de transporte intermodal en ubicaciones estratégicas. Entre los numerosos modos de transporte, dos están específicamente relacionados con el comercio internacional:

- **Puertos y transporte marítimo.** La importancia del transporte marítimo en el comercio mundial de mercancías es inconfundible, particularmente en términos de tonelaje, ya que maneja alrededor del 90% del comercio mundial. Por lo tanto, la globalización es el ámbito del transporte marítimo, con el transporte en contenedores a la vanguardia del proceso. El sistema de transporte marítimo mundial se compone de una serie de importantes pasarelas que otorgan acceso a las principales regiones



de producción y consumo. Entre esas pasarelas se encuentran importantes ejes que actúan como puntos de interconexión y transbordo entre sistemas de circulación marítima.

- **Aeropuertos y transporte aéreo.** Aunque en términos de tonelaje, el transporte aéreo transporta una cantidad insignificante de carga (0,2% del tonelaje total) en comparación con el transporte marítimo, su importancia en términos del valor total es mucho más significativa; 15% del valor del comercio mundial. El transporte aéreo internacional es aproximadamente 70 veces más valioso que su contraparte marítima y aproximadamente 30 veces más valioso que el transporte por tierra, que está relacionado con los tipos de mercancías que transporta (por ejemplo, productos electrónicos). La ubicación de los aeropuertos de carga corresponde a los clústeres de fabricación de alta tecnología, así como a las ubicaciones intermedias donde se repostan los aviones de carga y se transborda la carga.

Los modos de transporte por carretera y ferrocarril tienden a ocupar una parte más marginal del transporte internacional, ya que son sobre todo modos de servicios de transporte nacionales o regionales. Su importancia se centra en su papel en los "primeros y últimos kilómetros" de la distribución global. La carga se lleva principalmente a las terminales portuarias y aeroportuarias por camión o ferrocarril. Sin embargo, existen notables excepciones en el papel del transporte terrestre en el comercio internacional.

Una parte sustancial del TMEC entre Canadá, Estados Unidos y México se sustenta en camiones, así como una gran parte del comercio de Europa occidental. Las conexiones ferroviarias y por carretera en desarrollo en Eurasia, encabezadas por China, también involucraron comercio internacional adicional por tierra. A pesar de ello, estos intercambios son regionales por definición, aunque el transporte intermodal confiere una interpretación más compleja de la escala geográfica de estos flujos.

Fuente: <https://transportgeography.org/>

Condiciones físicas y climáticas

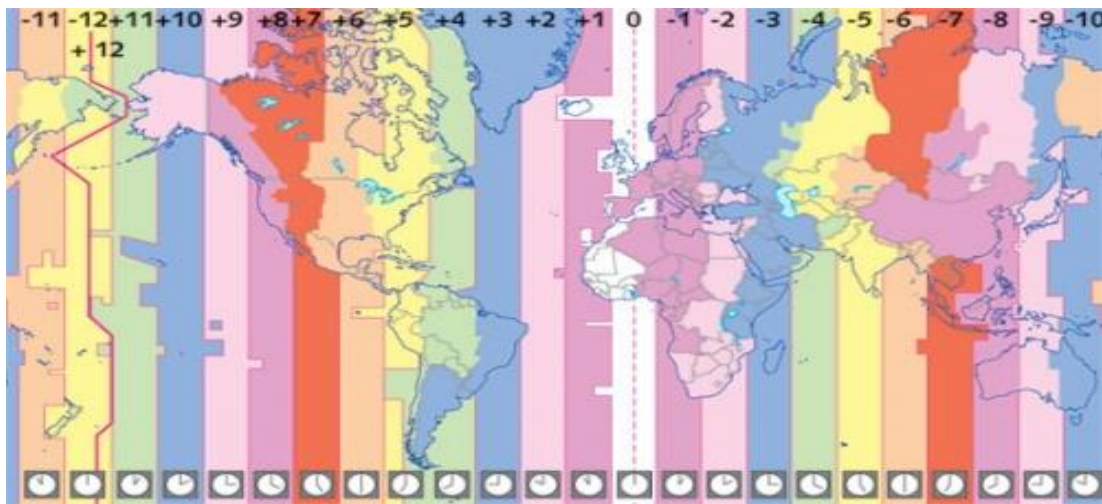
El Agente de Carga debe estar consiente que las variables físicas y climáticas que prevalecen a lo largo del año en los lugares donde se origina o donde se destina la mercancía, pueden llegar a ser factores determinantes para el éxito de sus servicios. Esto no quiere decir que se pueda influir en ellos, pero al menos es obligación del agenciamiento de carga, tener conciencia de dichas variables, y en su caso, tomar aquellas medidas preventivas para minimizar los efectos que pudieran incidir en un compromiso de entrega.



Husos horarios

La característica distintiva del quehacer cotidiano del Agente de Carga, es su permanente relación con actores que se encuentran diseminados a lo largo y ancho del planeta. Esto impone un reto logístico que tiene que ver con el horario en que opera la contraparte en Europa, Medio Oriente, o en las antípodas.

Véase a continuación, el mapa de los husos horarios:



Así, si usted tiene que negociar con su contraparte comercial en Hong Kong, estando en la Cd. de México, deberá calcular 14 hrs. de diferencia: Cuando en México son las 20:00 hrs de un miércoles, su contraparte habrá terminado de desayunar, pues en esa isla serán las 10:00 hrs. del jueves. Y cuando en México sean las 8:00 hrs de un viernes., en Hong Kong serán las 22:00 hrs. del mismo día.



Contenido:

1. Geografía del transporte de carga
2. **Organizaciones Internacionales en la Operación Logística y Marco Regulador del Agente de Carga**

3. Organizaciones Internacionales en la Operación Logística y Marco Regulador del Agente de Carga

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial. La dirige un consejo permanente con sede en Montreal, Canadá.

El convenio previo al establecimiento de una organización de aviación civil internacional fue elaborado por la conferencia de Aviación Civil Internacional, celebrada en Chicago del 1 de noviembre al 7 de diciembre de 1944, que entró en vigor el 4 de abril de 1947. Una Organización Provisional de Aviación Civil Internacional estuvo funcionando desde el 6 de junio de 1945 hasta que se fundó oficialmente la OACI.

Objetivos

- Fomentar las artes para diseñar rutas aéreas, aeropuertos y apoyo para la navegación aérea en la aviación civil internacional.
- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo tocante a transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos.
- Evitar el despilfarro de recursos económicos por la competencia desleal.
- Garantizar la seguridad internacional.
- Evitar la parcialidad entre Estados contratantes.
- Fomentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional.
- Fomentar el desarrollo.



Miembros

Para abril de 2019, los Estados miembros de la OACI son, en total, 193; la isla Dominica se convirtió en el Estado N° 193 en adherir al Convenio sobre Aviación Civil Internacional el 14 de marzo de 2019.

https://www.icao.int/about-icao/pages/es/default_es.aspx

Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

Recientes iniciativas de la OMI han incluido reformas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Su sede se encuentra en Londres, Reino Unido.

Sus primeras reuniones datan de 1959. Originalmente tenía carácter consultivo, por lo que se la conocía como OCMI (Organización Consultiva Marítima Internacional) o IMCO por sus siglas en inglés y sus recomendaciones eran de carácter optativo.

La organización fue creada por el Convenio de 6 de marzo de 1948 constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Las disposiciones de los Convenios son de cumplimiento obligatorio de los Estados parte de cada uno de ellos y éstos a su vez si lo desean les llega el compromiso de hacer efectiva esas disposiciones a bordo de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón. O como fuere el caso.

Cada Convenio tiene un ámbito de aplicación específico y si bien en grandes rasgos puede afirmarse que se aplica a los buques dedicados al tráfico internacional esto no es así en todos los casos.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar o SOLAS

Acrónimo de la denominación inglesa del convenio: "*Safety of Life at Sea*" es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques.



Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

El objetivo principal del convenio SOLAS es especificar normas de construcción, equipamiento y explotación de buques para garantizar su seguridad y la de las personas embarcadas.

Los Estados de abanderamiento que hayan adoptado el SOLAS son responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con sus prescripciones, mediante los oportunos reconocimientos y emisión de los certificados establecidos en el Convenio como prueba de dicho cumplimiento. Las disposiciones de control permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados contratantes si hay motivos fundados para creer que el buque y su equipo no cumplen sustancialmente con los requisitos de la Convención. Este procedimiento se conoce con el nombre de Estado Rector del Puerto.

El convenio SOLAS incluye artículos que establecen las obligaciones generales, el procedimiento de enmienda y un anexo estructurado en 14 capítulos.

Capítulo VI – Transporte de Cargas

Este capítulo rige el transporte de cargas (excepto líquidos y gases a granel y los aspectos del transporte ya tratados en otros capítulos) que, debido a los riesgos particulares que entrañan para los buques y las personas a bordo, puedan requerir precauciones especiales en todos los buques a los que se aplica el convenio.

Las regulaciones incluyen disposiciones especiales para el embarque, desembarque y estiba de cargas a granel que no sean granos y también una parte con las prescripciones para los buques de carga que transportan grano. El Capítulo obliga a los buques de carga que transporten grano a cumplir con el Código Internacional de Cargas Sólidas a Granel.

Capítulo VII – El transporte de mercancías peligrosas

Las regulaciones están contenidas en cuatro partes:

Parte A: Disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas en bultos o en formas sólidas a granel que incluyen la clasificación, el embalaje/envase y marcado, etiquetado y rotulación entre otras cosas.

Parte B: Construcción y equipamiento de buques que transporten productos químicos líquidos peligrosos a granel.



Parte C: Incluye las disposiciones relativas a la construcción y equipamiento de buques que transporten gases licuados a granel.

Parte D: incluye prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos radiactivos de alta actividad en bultos a bordo de los buques.

Este capítulo requiere al transporte de mercancías peligrosas el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Puedes consultar el sitio oficial de IMO aquí: <https://www.imo.org/>

Y leer a detalle el convenio SOLAS en este enlace: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

(International Air Transport Association o IATA) surge en La Haya, Países Bajos en el año 1919 y fue fundada por 57 miembros de 31 naciones, en su mayoría de Europa y Norteamérica. Luego de varios años de transición fue relanzada para América y el mundo en la Convención de Chicago de 1944 el 7 de diciembre y finalmente fue modificada un año después en octubre de 1945 en La Habana, Cuba. En la actualidad, incluye unas 290 aerolíneas en 120 países.

Puede pertenecer a la IATA cualquier compañía aérea que tenga la posibilidad de operar un servicio aéreo internacional regular o no regular, y que se mantenga registrado en IOSA (IATA Operational Safety Audit). Las empresas que operen solamente vuelos nacionales pueden participar como miembros asociados con voz, pero sin voto.

Prioridades

Seguridad y fiabilidad

La seguridad es la prioridad número uno para la IATA. El principal instrumento para la seguridad es la IATA Operational Safety Audit (IOSA).



Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Misión de la IATA

Representar: IATA representa 290 aerolíneas que se traducen en 94% de la oferta internacional regular de pasaje, medida en asientos-kilómetro ofrecidos, equivalentes al 82% del total mundial de tráfico aéreo (pasaje y carga).

Liderar: La IATA busca ayudar a las líneas aéreas simplificando los procesos e incrementando la conveniencia del flujo financiero de sus ingresos mientras reduce costos y aumenta la eficiencia.

Servir:

- La IATA ofrece beneficios a todas las partes involucradas en el comercio aéreo.
- IATA simplifica los procesos de viaje y transporte, mientras mantiene los costos bajos.
- IATA permite que las aerolíneas operen de manera segura, eficiente y económica, bajo reglas definidas.
- IATA sirve de intermediario entre el pasajero, los agentes de carga y las aerolíneas.

La sede central de la organización está en Montreal y dispone de una segunda oficina permanente en Ginebra. Además hay oficinas regionales en Ammán, Pekín, Johannesburgo, Madrid, Miami, Moscú, Singapur y Washington y 63 oficinas locales distribuidas en 60 países.

Divisiones de Tráfico

IATA divide al mundo en tres áreas o conferencias de tráfico.

Área 1: América + Hawái

Área 2: Europa, África y Medio Oriente

Área 3: Asia y Australasia

Cada área se subdivide en subáreas que, tendrán como integrantes diferentes países; por ejemplo, si el viaje es dentro del Área 1, las subáreas serán América del Norte, América Central, Caribe/Antillas y América del Sur, pero si el viaje es entre el Área 1 y el Área 2, entonces las subáreas de América serán Atlántico Norte, Atlántico Medio y Atlántico Sur. Para determinar los países integrantes de cada subárea no sólo se tienen en cuenta aspectos geográficos sino también aspectos económicos y aspectos culturales.



Código IATA.

El código de aeropuertos de IATA es un código de tres letras que designa a cada aeropuerto en el mundo. Estos códigos son decididos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association) IATA. Los códigos no son únicos: 323 de los aproximadamente 20.000 códigos son usados por más de un aeropuerto.

Con las 26 letras del alfabeto latino se pueden crear 17.576 permutaciones diferentes. Actualmente hay más de 10.000 aeropuertos comerciales en el mundo que utilizan los códigos de IATA, de entre los 41.800 que habría si se incluyeran aeródromos, aeropuertos militares y otras pistas semi preparadas, que utilizan otras denominaciones.

El código de tres letras se forma, como primera opción, tomando tres letras del nombre de la ciudad a la que sirve el aeropuerto. por ejemplo, «MAD» para el Aeropuerto Adolfo Suárez, que sirve a Madrid. Esas tres letras no tienen por qué ser las tres primeras letras del nombre de la ciudad, como en el caso de «BCN» para el Aeropuerto de El Prat, que sirve a Barcelona.

Ni siquiera se incluye siempre la primera letra del nombre, como en el código «RGS» para el Aeropuerto de Burgos.

Debido a que se pretende que cada aeropuerto tenga un identificador único, cuando asignar las iniciales no es posible de la forma antes indicada, se recurre a varias alternativas, como, por ejemplo:

Utilizar el nombre de la ciudad en otra forma toponímica, casos de Jerez de la Frontera (Sherry o Xherry)-XRY y San Sebastián (Easo)-EAS;

Denominar la isla y no la ciudad como en el caso de Fuerteventura (Puerto del Rosario)-FUE;

Poner el nombre del aeropuerto, en aquellas ciudades que cuentan con más de uno, caso de Tenerife, que tiene Tenerife Sur-TFS y Tenerife Norte-TFN o Tenerife Canary Islands-TCI indistintamente.

También se usa como alternativa, la utilización de solamente dos letras del nombre de la ciudad, que siguen sin tener que ser iniciales ni consecutivas, y añadir una letra arbitraria que haga el nombre único (Sevilla-SVQ, Santiago de Compostela-SCQ, La Coruña-LCG, Granada-GRX, Málaga-AGP, Melilla-MLN, Palma de Mallorca-PMI, Tacna-TCQ, y Santa Cruz de la Palma-SPC).



Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Agente de Carga IATA

Un agente de carga de IATA es un agente de transporte de carga, registrado por IATA para actuar como agente en nombre de la designación de las aerolíneas de IATA.

Responsabilidades

- Es un agente de transporte de carga registrado en IATA
- Actúa como agente de un transportista
- Un intermediario entre el remitente y el transportista.

Para el registro de IATA, el solicitante debe proporcionar evidencia de la capacidad de desarrollar negocios de carga aérea poseer personal calificado, instalaciones adecuadas y recursos financieros

Derechos y obligaciones

- Obtener existencias de guías aéreas y facilidades de crédito para aerolíneas
- Recibir una comisión por las aerolíneas IATA por la carga de exportación
- Debe presentar los envíos a las aerolíneas "Ready for Carriage"
- Pagar todas las cuentas de flete dentro de un tiempo estipulado (CASS)
- Hacer mención de la relación del CASS en las operaciones del Agente de Carga. Figurando el

CASS como intermediario entre la aerolínea y las operaciones de carga del FF.
AWB: Contrato de posesión de la carga.

En conclusión, un agente de carga IATA:

- Prepara envíos y documentos relacionados hasta la entrega a la aerolínea transportadora
- Maneja los envíos y los documentos relacionados hasta la entrega a la aerolínea transportadora
- Actúa como agente del transportista y también como intermediario entre el remitente y el transportista.

Cámara de Compensación CASS

Cargo Account Settlement Systems (CASS) es la Cámara de Compensación establecida por IATA para simplificar la facturación y pago entre aerolíneas



INSTITUTO LOGÍSTICO





Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

y transitarios o agencias de viajes. Comenzó a funcionar en 1947 y depende del Comité de Finanzas.

Es un mecanismo que permite la liquidación de los cargos Inter compañías sin necesidad de un movimiento físico de grandes sumas. Tiene sede en Ginebra y reglamento propio, reportando directamente al Director General de IATA.

La Cámara de Compensación liquida mensualmente en la moneda elegida por la compañía aérea (dólares americanos, euros o libras esterlinas) a través del tipo de cambio IATA de ese mes, procediendo a una liquidación especial si la moneda nacional de la compañía en cuestión hubiese oscilado más de un 10% respecto a la elegida como referencia.

<https://www.iata.org/>



INSTITUTO LOGÍSTICO

