



Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Módulo:

Introducción a la Logística y Transporte de Carga

Objetivo del módulo:

El participante deberá ser capaz de explicar los principales aspectos del negocio del Agente de Carga Internacional y describir las diversas actividades de una compañía especializada en esta materia.

Duración:

20 horas, 4 sesiones

Contenido:

1. **El Agente Internacional de Carga y el Negocio del Transporte**
2. Servicios especiales
3. Embalaje

1. El Agente Internacional de Carga y el Negocio del Transporte

La Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMACARGA) como parte de la Federación Internacional de Agentes de Carga, ha elaborado una definición de este importante actor de la logística en el mundo, de conformidad con lo siguiente:

“Agente de Carga es el prestador de un servicio especializado que, actuando como tercero entre el usuario y el transportista, desarrolla actividades para solucionar, por cuenta de su cliente, todos los problemas implícitos en el flujo físico de las mercancías.

Provee carga a los transportistas y resuelve al cargador cualquier problema vinculado con el transporte, consolidación, almacenaje, manejo, embalaje o distribución de productos así como los servicios auxiliares y de asesoría involucrados, incluyendo, pero no limitando, a los relacionados con materia fiscal y aduanal, declaraciones de bienes para propósitos oficiales, aseguramiento de los productos y recolección o procuración de pagos o documentos relacionados con las mercancías.”

De acuerdo con la Federación Internacional de Agentes de Carga (FIATA) por sus siglas en francés *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et*



Assimilés; el Agente Internacional de Carga es el prestador de un servicio especializado que, actuando como principal o tercero entre el usuario y el transportista, desarrolla actividades para solucionar, por cuenta de su cliente o en forma directa, todos los problemas implícitos en el flujo físico de las mercancías.

El Agente de carga como principal:

- Emite Documento de Transporte
- Responsabilidad civil (Liability)
- Compra y vende

El agente de carga como tercero:

- Gestiona el proceso logístico
- No emite documento de transporte contractual (sí de control)
- Negocia costo con proveedor

Terminología básica:

Shipper = Exportador = Vendedor = Proveedor = Expedidor

Consignee = Importador = Comprador

Carrier = Aerolínea = Naviera = Agente de Carga

Cargo Owners = Propietarios de la Carga

Consulta más términos técnicos en la publicación de la FIATA: [Glossarium: Transport and Forwarding Terms](#)

Funciones del Agente de Carga (entre otras):

- Consolidación de carga
- Almacenaje
- Empaque y embalaje
- Distribución
- Aseguramiento de la carga
- Última milla
- Gestión aduanera
- Logística
- Aseguramiento de carga
- Asesoramiento de procesos
- ... lo veremos a detalle en los próximos cuadernillos.



Ventajas del INTERMEDIARISMO del Agente de Carga:

- Utilizar unidades de transporte estándar y/o especial según sea el caso.
- Tener acceso a un mayor número de servicios que los ofrecidos por los transportistas, pues coordinan aspectos que caen fuera de la competencia directa de éstos.
- Tener mayores opciones que si se contrata directamente con las líneas de transporte, ya que no se depende exclusivamente de una de ellas.
- Tener oportunidad de negociar mejores tarifas a las publicadas por las empresas de transporte.
- Dar acceso a pequeñas y medianas empresas tarifas de mayoreo de volumen y de peso.
- Al consolidar la carga de uno o varios clientes se puede obtener mejores tarifas, beneficiando principalmente a los pequeños y medianos exportadores.
- Se integran los procesos y los costos, generando mayor competitividad.
- Se incrementa la competitividad pues el Agente de carga no tiene interés en orígenes, rutas y destinos específicos.
- Alineación al cumplimiento de la Normatividad Nacional e Internacional.
- Generación de documentos conforme a Normas Bancarias y otras Instituciones Privadas.

Sociedad gremial:

A nivel internacional, regional y local; los agentes de carga internacional conforman sociedades gremiales para representar a la industria y darle voz ante organismos públicos y privados.

FIATA

Por sus siglas en francés *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*; es el organismo cúpula del gremio.

Es una organización no gubernamental basada en miembros que representa a los transitarios en unos 150 países. La membresía de FIATA está compuesta por 109 miembros de la asociación y más de 5.500 miembros individuales, que en general representan una industria de 40.000 empresas de transporte de carga y logística en todo el mundo.

FIATA es una fuente de referencia sobre políticas y regulaciones internacionales que rigen la industria de transporte de carga y logística. FIATA trabaja a nivel internacional para representar a los proveedores de servicios que operan en la logística comercial



Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

y la gestión de la cadena de suministro. A través de sus documentos y formularios FIATA, congresos, capacitación y publicaciones, promueve la facilitación del comercio y las mejores prácticas entre la comunidad de transporte de carga.

FIATA se compromete a representar los intereses de sus miembros mediante la participación activa con la Organización Mundial del Comercio, las agencias de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, organizaciones de transporte, socios globales y gobiernos para promover y proteger los intereses de la industria.

Fundada en 1926 en Viena, Austria, FIATA debe sus siglas a su nombre francés (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) y es conocida como 'la voz global de la logística de mercancías'. FIATA tiene su sede en Ginebra, Suiza.

<https://fiata.org/who-we-are.html>

ALACAT

Es la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe. Fundada el 12 de junio de 1982.

Concebida con la intención de lograr objetivos y fines tales como; la jerarquización de las actividades del Agente de Carga y los operadores logísticos internacionales, la defensa de los derechos e intereses de sus asociados en el marco de la más estricta ética comercial y el estricto cumplimiento de la legislación vigente.

El interés común de sus fundadores por el desarrollo de la carga internacional especialmente en la zona que cubre la Federación, en colaboración con las instituciones nacionales e internacionales para el mejoramiento de los transportes y en el perfeccionamiento de su infraestructura.

Bregar por la facilitación de los procesos logísticos, el comercio seguro y el desarrollo de sistemas de gestión que den soporte a las operaciones por medio de sistemas electrónicos cada vez más desarrollados y confiables. La capacitación del personal ocupado y la generación de nuevos profesionales, ha sido y seguirá siendo una máxima constatación de trabajo e interés común.



INSTITUTO LOGÍSTICO





Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Los objetivos centrales de su actividad son la confiabilidad de sus procesos para los exportadores e importadores y las autoridades de control en un ámbito de competitividad creciente que aseguren la productividad de las empresas, permitiendo mejorar día a día el comercio.

ALACAT tiene representación en la Federación Internacional de Asociaciones de Agentes de Carga (FIATA) desde el año 2007

<http://www.alacat.org/historia>

Asociación Mexicana de Agentes de Carga, A.C. (AMACARGA)

La Asociación Mexicana más importante de Agentes de Carga y con mayor número de asociados en el país, fundada el 13 de mayo de 1986.

Es la Asociación Mexicana más importante de Agentes de Carga con el mayor número de asociados en el país. Reconocida como el principal portavoz entre Cámaras, Asociaciones y Autoridades Mexicanas e Internacionales. Única Asociación Mexicana perteneciente a FIATA, ALACAT y CEC de IATA.

Actualmente cuenta con más de 350 asociados.

OBJETIVOS

Fomentar, Representar, Informar, Organizar, Servir, Capacitar

<https://amacarga.mx/>

Asociación Panameña de Agencias de Carga (APAC)

APAC es una asociación civil sin fines de lucro de duración permanente e indefinida, constituida de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución Política, Artículo 39, con lo dispuesto también en el artículo 64, ordinal 5 y Artículo 69 del código civil y demás normas complementarias. La fecha de creación de la asociación fue el 14 de Agosto de 1990.

Gremio que busca proporcionar servicios de calidad a sus asociados con el fin de brindarles un soporte eficiente para el correcto desempeño de sus actividades laborales; logrando el mejoramiento técnico y cultural de sus socios. Se enfocan en



INSTITUTO LOGÍSTICO





dar publicidad y destacar el concepto de Agente o Agencias de Carga, así como el importante papel que desempeña en la industria y el comercio.

<https://www.apacpanama.com/>

Standard Trading Conditions

Las Condiciones estándares de comercio del Agente de Carga son Desarrolladas usualmente por las Asociaciones Nacionales de Agencias de Carga.

El Modelo de Normas FIATA para el Agente de Carga funciona como base sólida internacional que fácilmente puede ajustarse a diversas condiciones locales.

Sirven para clarificar y delimitar las obligaciones de los Agentes de Carga, y ayudar para proteger a los mismos frente la actuación de terceros relacionados.

Pueden consultar las bases en la siguiente publicación oficial de la FIATA:
[https://fiata.org/fileadmin/user_upload/documents/Explanatory Note to the Revision of FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services.pdf](https://fiata.org/fileadmin/user_upload/documents/Explanatory_Note_to_the_Revision_of_FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services.pdf)

Contenido:

1. El Agente Internacional de Carga y el Negocio del Transporte
2. **Servicios especiales**
3. Embalaje

2. Servicios especiales

Consolidación de la carga

El concepto de carga unificada, es el resultado de la evolución económica de los diversos modos de transporte. Está relacionada con la reducción de costos de embalaje, de maniobras de embarque, y desembarque de la mercancía, así como en las operaciones de transbordos. Todo ello repercute en un mayor margen de



competencia en la comercialización de los productos que son transportados en esa modalidad¹.

La carga unificada es la combinación de pequeños componentes o unidades de carga en una sola unidad mayor. Tal unidad, es generalmente del tamaño y peso que se adapta al equipo mecánico para su manejo entre un lugar de resguardo y otro, o bien entre dos sistemas de transporte diferentes².

La transferencia de carga de un modo de transporte a otro ciertamente no es una idea nueva, es de hecho una práctica de transportación que ha existido por muchos años y es difícilmente revolucionaria. Sin embargo, el crecimiento del fenómeno de contenerización durante los últimos treinta años ha ayudado a popularizar el término “transporte intermodal”, simultáneamente le ha dado una interpretación más estricta que se centra alrededor de la transferencia de contenedores (y trailers) entre modos de transporte. El contenedor merece el crédito por enfocar la atención al intermodalismo. Después de todo, es el contenedor y en menor grado el Piggy back, quienes simplificaron los viejos retos presentados en el proceso intermodal.

Transporte de bienes sobredimensionados y con sobre peso

Cuando las necesidades del cliente se salen de los requerimientos normales de las navieras o de las líneas aéreas es necesario que este las explique al agente de carga.

Si la carga es sobredimensionada el cliente debe proporcionar medidas exactas en planos (largo, ancho y alto) ya que el costo en el flete aumenta por posición ocupada.

En el caso de animales vivos, mercancía peligrosa (DGR) o perecederos es necesario que el consignatario o cliente lo especifique ya que muchas veces la vida útil de la carga depende de los días de traslado.

¹ Naciones Unidas “Examen de algunos aspectos del sistema de carga unificada para el transporte de carga: Aplicación a los países en desarrollo”, (Doc. ST/ECA/93), Nueva York, p. 37.

² Véase Tesis de Licenciatura de Sergio A. Ruiz Olmedo sostenida en México D.F. “La necesidad de una acuerdo internacional que rija la normalización de los contenedores” 1979, p. 1.



Es necesario agregar que muchos agentes no manejan carga los fines de semana debido a las limitaciones de los destinos por lo que, si se requiere el envío en estos días, el cliente deberá asumir las responsabilidades que esto conlleve.

Una vez que el cliente especifica lo que exporta, el agente de carga especifica los riesgos de transportación y deslinda responsabilidades.

Clasificación de las mercancías

Las mercancías pueden clasificarse como: Mercancías secas, mercancías comestibles (sólidas y líquidas), perecederos, plantas y flores, animales vivos, mercancía peligrosa (DGR).

Mercancías peligrosas

Mercancías peligrosas. - Si bien este tema será objeto de un módulo en el que se desarrolle de manera extensa, es importante que en esta ocasión se introduzcan algunos criterios y términos que en su oportunidad orientarán el manejo de este tipo de productos.

Mercancía peligrosa. - Son aquellos artículos o sustancias que por su naturaleza, propiedad o condición pueden poner en riesgo durante su transporte, manejo, o almacenaje, la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente.

Material peligroso.- Aquellas sustancias peligrosas, sus remanentes, sus envases, embalajes y demás componentes que conformen la carga que será transportada.

Sustancia peligrosa.- Todo aquel elemento, compuesto, material o mezcla de ellos que independientemente de su estado físico, represente un riesgo potencial para la salud, el ambiente, la seguridad de los usuarios y la propiedad de los terceros;



también se consideran bajo esta definición los agentes biológicos causantes de enfermedades.

Para promover la seguridad, el Comité de Expertos sobre Transporte de Mercancías Peligrosas de la ONU, ha establecido requerimientos mínimos para la seguridad en el transporte, por todos los medios, de este tipo de mercancías.

Organizaciones internacionales y gobiernos han alentado el uso de las Recomendaciones sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas de Naciones Unidas como marco para adaptar y desarrollar las regulaciones existentes con miras a lograr una estandarización³.

Comestibles (líquidos y sólidos)

Pueden ser enlatados, sin enlatar en bolsa o no pero siempre son perecederos. Algunos requieren refrigeración y otros no.

El exportador debe hacer notar al agente de carga las especificaciones a seguir.

Los líquidos deben ir perfectamente bien empacados, con el embalaje correcto y siempre sobre cartón, madera, rejillas o paletizados. Con los elementos necesarios para garantizar la seguridad del producto y del transporte.

Perecederos

Por perecederos se entiende toda mercancía de fácil descomposición.

Este tipo de mercancía requiere de traslado especial, generalmente en lugares fríos y de espacio libre para que el aire circule. Deben ir de preferencia en avión y en la parte más fría del mismo que generalmente es en la parte baja del mismo.

³ FIATA. A FIATA Introduction to the Regulations for the Safe Handling and Transport of Dangerous Goods. P. 5



Dentro de esta clasificación de mercancía pueden ir animales, plantas, flores y alimentos frescos enlatados o en bolsa.

El tiempo de transportación no debe exceder a las 48 horas aun en las condiciones adecuadas para el envío y de preferencia debe ser un vuelo sin escalas.

En el caso de alimentos enlatados el tiempo puede variar entre una semana y 15 días.

Este tipo de carga generalmente no se manda con fletes a cobro ya que si la carga llega en mal estado, el agente corre el riesgo de que no le paguen el flete.

En el caso de los animales deberán ir en espacio libre dentro del avión y con las especificaciones que se requieran para su cuidado, sin embargo, la aerolínea o la naviera no está obligada a alimentar al animal.

Es importante saber que los animales no deben ubicarse en áreas de compresión ni calientes y evitar que el vuelo no sea en “guajolotero” como se le conoce en el argot del agente de carga al vuelo con escalas ya que es incómodo para el animal.

1.8.7 Plantas y flores

Son considerados como perecederos porque son de fácil descomposición, hay algunas que requieren refrigeración y otras no porque se queman con el frío. Estas especificaciones debe hacerlas el exportador (cliente) y son útiles en el momento de embarcar la mercancía y en el lugar de destino.

El vuelo o transporte en este caso no es preciso que sea directo, sin embargo, debe ser despachada la carga en un vuelo o cualquier otra vía de transporte, no mayor a 48 horas ya que aún con la ventilación adecuada o en su caso en refrigeración, la



planta es susceptible de contraer algún elemento patógeno o de desarrollar “brotitis” (una especie de algodoncillo) la cual se da por un exceso de humedad.

Los motivos por los cuales las plantas pueden descomponerse son: Por falta de sol, de agua, de oxígeno o exceso de cualquiera de estos elementos.

En el caso de las plantas que requieren refrigeración, la temperatura adecuada varía entre los 2 y los 4º para conservarse en buen estado. Generalmente vienen envueltas en papel encerado que permite absorber la humedad y las mantiene en buen estado entre 1 semana y 15 días.

El tiempo máximo para sacar esta carga es de 5 días una vez entregado por el exportador.

Animales vivos

Se consideran como perecederos porque tienen un tiempo límite para estar en condiciones adecuadas. El ganado no debe ir dopado, debe ir alimentado e hidratado correctamente considerando el tiempo que se tardará en llegar a su destino. No todas las líneas aéreas ni las navieras aceptan este tipo de carga por ser de transportación delicada. Deben ir perfectamente encajonados y cómodos. De ser necesario deben llevar equipo especial de transportación, en el caso de los borregos debe ser tipo corral.

Contenido:

1. El Agente Internacional de Carga y el Negocio del Transporte
2. Servicios especiales
3. **Embalaje**

3. Embalaje

Técnicas de empaque



Un eslabón importante dentro de la cadena de suministro y que en ocasiones es considerado un asunto menor, es el Empaque y Embalaje. Para iniciar, valdría la pena recordar la definición de uno y otro.

- **ENVASE:** Es cualquier recipiente que esté en contacto directo con el producto para protegerlo y conservarlo.
- **EMPAQUE O EMBALAJE:** Todo aquello cuya función primaria es envolver, contener y proteger debidamente a los productos envasados, sobre todo en las operaciones de transportación, almacenamiento y comercialización.

La trascendencia del EyE radica en que hace posible el transporte y almacenamiento de la mayor diversidad de productos que hoy en día se comercializan. Resultaría difícil imaginar un producto que no requiriera de algún tipo de EyE.

1) Incidencia del EyE en los costos generales de la logística

Las características del EyE impactan directamente el costo de la logística en rubros como la manipulación de la mercancía; almacenamiento y transporte propiamente dicho. Ésas son las áreas más evidentes en donde influye un correcto EyE, sin embargo, una decisión equivocada en su diseño o adaptación del producto en cuestión incrementa las roturas y los desperfectos de los productos.

Otro costo difícil de identificar a primera vista tiene que ver con la utilización de medidas normalizadas que optimicen los “palets” o tarimas, no sólo en cuanto a superficie, sino también al apilado de las camas.

2) ¿Quién decide el EyE?

Resolver este asunto no es una tarea fácil pues los ingenieros tenderán a utilizar criterios de seguridad, resistencia y economía, mientras que el área de mercadotecnia buscará un mayor atractivo para cumplir su función comercial.



Por lo anterior, se requiere una estrecha colaboración entre uno y otro departamento a fin de obtener una adecuada mezcla de cualidades que aseguren el cumplimiento de las funciones del EyE, que, de conformidad con el Ing. Rodríguez Tarango, son las siguientes:

Funciones	Consideraciones
Protección	A prueba de gas, a prueba de humedad, impermeabilidad, protección contra rayos del sol y ultravioleta, agentes atmosféricos, conservación del aroma etc.
Estabilidad	Protección contra agentes químicos, climatización, protección contra el calor, frío, congelación, radiación, gases, temperaturas, aceites y agua.
Resistencia Física	Resistencia a la tracción, estiramiento, desgarre, flexión, corte, rozamiento, compresión, pulsión y golpes
Maquinabilidad	Hermeticidad, deslizamiento, dotado de elasticidad, a prueba de contracción térmica, estabilidad dimensional, a prueba de rizado, protección contra electricidad.
Comodidad	Portabilidad, fácil de abrir y cerrar, unidad de distribución, apto para impresión, modulable, posibilidad de reutilizarse.
Factor Económico	Precio unitario, productividad, racionalización del empaque, carga y descarga: transporte, normalización, almacenamiento, sistematización, etc.
Higiene	Protección contra entrada de objetos extraños, olores desagradables, seguridad, control de reglamentación, protección contra falsificación, microbios, descomposición, etc.
Comercialidad	Aptos para rotulación, grado de suavidad, transparencia, lustre, efecto de coloración, grado de blancura, etc.
Aspecto social	Apto para el proceso residual (combustión-reciclaje), suministro estable de recursos, reducción de recursos de energía, control de reglamentación, etc.

Las características básicas del producto son el punto de partida, al considerar si se trata de un sólido, líquido, gaseoso, granulado, gel, etc. Su peso, volumen, densidad y tamaño son la segunda serie de elementos para continuar el análisis que permitirá definir si habremos de optar por un material de cartón, vidrio, cerámica, plástico, metal o madera.

Una vez superadas esas consideraciones básicas, entran en juego los aspectos económicos y el cumplimiento de regulaciones específicas cuando se trata de productos alimenticios, peligrosos, farmacéuticos u otros.



Finalmente se diseña el EyE con la idea de que habrá cumplido con esa compleja gama de requerimientos que contribuirán a su desplazamiento seguro en la cadena de suministros.

Cubicaje, pesaje, medición y marcado (unidades de medida)

Un factor crítico para tomar decisiones en materia logística es la relación entre peso y dimensión, mejor conocido como cubicaje⁴.

- En general el peso se mide en toneladas métricas de mil kilos y el volumen en metros cúbicos. Sin embargo, siempre se debe tener cuidado de la aplicación de los sistemas de medición anglosajones ya que en esos casos se usan toneladas largas o cortas y en lugar de metros se aplican pies cúbicos.
- El factor de estiba medido en metros cúbicos y toneladas se obtiene dividiendo el volumen entre el peso y la resultante es el denominado coeficiente de pérdida de estiba. Dicho de otra forma, si un metro cúbico pesa una tonelada, el coeficiente de pérdida es igual a cero. A partir de este supuesto cualquier variación de mayor volumen que peso o de mayor peso que volumen, expresa el coeficiente de pérdida respectivo.
- En un ejemplo clásico, una tonelada de acero cúbica (mide) menos de un metro cúbico y un metro cúbico de algodón pesa menos de una tonelada lo que la da al usuario una idea precisa del medio de transporte y de bodega que debe contratar. Basado en estos principios, se entiende que, para transportar cargas de mucho peso y poco volumen, se utilizará un contenedor de 20 pies, mientras que el de 53 pies “High cube” está pensado justamente para cargas de gran volumen y poco peso.

⁴ Ruiz Olmedo, Sergio A. *Tratado Práctico de los Transportes en México. Logística para los mercados globales*. Edit. 20+1, noviembre 2007, pp. 299-300.



Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

- Lo anterior tiene un impacto económico, pues no hay que olvidar que el dueño del transporte cobrará lo que resulte más alto ya sea peso o volumen. Para muchos parecería injusta la aplicación de este principio, sin embargo, se debe de recordar que el dueño del transporte pone a nuestra disposición la totalidad de su unidad.
- Para cargas liquidas y cargas a granel los factores de estiba se calculan de manera distinta. Por ejemplo, en los granos se utiliza el peso específico de cada uno de ellos expresado en gramos y se divide en centímetros cúbicos, teniendo siempre en cuenta que las variaciones de humedad del grano van a cambiar su peso específico a lo largo de la travesía. Aunque se trate de un tema distinto, es pertinente acordar previamente los porcentajes de merma que las partes están dispuestas a aceptar.
- Cuando se trata de cargas liquidas se toma en cuenta la densidad de cada producto expresada en kilogramos por metro cúbico a una temperatura normalizada de 20° C. Ese valor se compara con la capacidad volumétrica del medio de transporte (carrotanque, o autotanque o buque tanque) y su capacidad de carga en toneladas, a fin de no sobrepasar alguna de ellas. También es necesario tomar en cuenta que el volumen variará en función de las temperaturas a las que esté sometida la carga durante un trayecto.
- En el caso del transporte aéreo se utiliza el coeficiente IATA: $P_v = (A*B*C) / 6000$ siendo A la longitud máxima exterior, B anchura máxima exterior y C altura máxima exterior del bulto en centímetros. Esta fórmula se deriva de muchos años de experiencia que ha demostrado un promedio de mayor volumen que peso y tiene por objeto simplificar el cálculo de las tarifas.

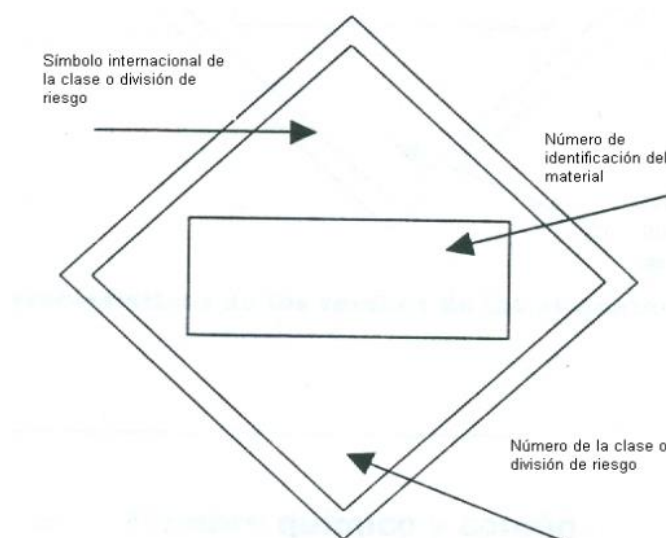
1.9.3 Empaque y etiquetado de acuerdo con la regulación y clasificación de mercancías peligrosas



En este apartado es importante que el alumno se familiarice con las características precisas que, tanto a nivel nacional como internacional, han sido acordadas por entidades públicas para identificar los productos que corresponden a cada una de las nueve clases de sustancias de esta naturaleza, de conformidad con lo siguiente⁵:

1. Sustancias y objetos explosivos
2. Gases
3. Líquidos inflamables
4. Sólidos inflamables, sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea, sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables.
5. Sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos
6. Sustancias venenosas (tóxicas) y sustancias infecciosas.
7. Materiales radioactivos
8. Sustancias corrosivas.
9. Sustancias peligrosas varias.

Lo más sobresaliente del etiquetado tiene que ver con los rombos que muestran los siguientes datos⁶:



⁵ ANIQ, A.C. Curso teórico-práctico de manejo seguro de materiales peligrosos y atención de emergencias en la industria y el transporte (básico) P. 7-10.

⁶ *Ibidem.*, p. 10.