

Paraninfo

Gestión administrativa del transporte y la logística

Josune Urrosolo Muñoz
Unai Antón Garmendia



Incluye recursos digitales
en www.paraninfo.es



**Comercio
y Marketing** ■ TÉCNICO SUPERIOR EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

ACTUALIZACIÓN

Marzo 2023

Cubierta

Se corrige lo resaltado.

docente en el campo de la Formación Profesional, tanto reglada como no reglada. Además, es autora de otros títulos de formación publicados por esta editorial.

Unai Antón Garmendia es titulado en FP Dual del ciclo formativo de grado superior en Transporte y Logística. Además, es graduado en Educación.

RECURSOS PARA EL PROFESORADO

➤ Programación didáctica

➤ Solucionario

➤ Presentación de aula

➤ Material y documentación extra

➤ Modelos de examen

➤ LDP (Libro Digital Proyectable)

Estos recursos son exclusivos para el profesorado que confirme con nuestro Departamento de Promoción la adopción de este título como libro de texto en el aula.

Paraninfo

ciclos formativos

Book disponible

ISBN: 978-84-283-4304-8

9 788428 343048

Presentación

Se corrige lo resaltado.



Este libro dispone de los siguientes **materiales y recursos** disponibles para el **profesorado** que confirme su adopción como libro de texto para su aula.

■ Programación didáctica.

■ Solucionario.

■ Presentación en PowerPoint.

■ Material y documentación extra (carpeta con documentos de trabajo).

■ Modelos de examen.

■ LDP (Libro Digital Proyectable).



Unidad 2

Página 43

Se actualiza la Figura 2.16.

		
Estándar 20' (20'x 8'x 8,6')	Estándar 40' (40'x 8'x 8,6')	High cube 40' (40'x 8'x 9,6')
Capacidad	Capacidad	Capacidad
Volumen33,0 m³	Volumen67,7 m³	Volumen76,3 m³
Peso máximo de carga28 230 kg	Peso máximo de carga26 680 kg	Peso máximo de carga26 530 kg
Tara2250 kg	Tara3800 kg	Tara3850 kg
Peso bruto máximo30 480 kg	Peso bruto máximo30 480 kg	Peso bruto máximo30 480 kg
Dimensiones internas	Dimensiones internas	Dimensiones internas
Largo5900 mm	Largo12 031 mm	Largo12 031 mm
Ancho2352 mm	Ancho2352 mm	Ancho2352 mm
Alto2392 mm	Alto2392 mm	Alto2697 mm
Apertura de techo	Apertura de techo	Apertura de techo
Ancho2340 mm	Ancho2340 mm	Ancho2340 mm
Alto2280 mm	Alto2280 mm	Alto2585 mm

Figura 2.16. Tipos de contenedores. Fuente: Uniport Bilbao.

Página 49

Se actualizan los datos resaltados en la Figura 2.21.

N. O.	N1: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.	Hasta 2 años: exento.	De 2 a 6 años: bienal. De 6 a 10 años: anual. De más de 10 años: semestral.
	N2, N3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas. O2 (excepto caravanas remolcadas de esta categoría), O3, O4: Remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas.	Hasta 10 años: anual.	De más de 10 años: semestral.
	O2 caravanas remolcadas.	Las que tienen una MMA de menos de 750 kg están exentas.	Los no ligeros, de más de 750 kg, las caravanas pasarán la primera ITV a los 6 años de la primera matriculación, y luego será cada dos años.

Figura 2.21. Artículo 6 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, donde se indica la fecha y frecuencia de las inspecciones técnicas periódicas.

Unidad 3

Página 57

Se actualiza el dato resaltado.

Contenidos

- 3.1. Equipos humanos en adaptación a los cambios
- 3.2. Organigrama en empresas de transporte
- 3.3. Departamento de tráfico
- 3.4. Conductores
- 3.5. Formación requerida
- 3.6. Tipos de convenios que rigen en las empresas de transporte de mercancías
- 3.7. Prevención de riesgos laborales en las empresas de transporte de mercancías
- 3.8. Los recursos humanos en el certificado de calidad ISO 9001:2015
- 3.9. Gestión administrativa del registro del trabajo de los chóferes

Página 72

Se actualizan los datos resaltados.

3.8. Los recursos humanos en el certificado de calidad ISO 9001:2015

El sistema de gestión de la calidad según la ISO 9001:2015 exige la orientación hacia el cliente para conseguir su satisfacción y pide explícitamente que la organización mida la satisfacción y haga un seguimiento. En este apartado, no va a desarrollarse todo el sistema de gestión de calidad (SGC) en las empresas de transporte, tan solo va a hacerse referencia a la gestión relacionada con el factor humano, clave en la calidad del servicio y objeto de esta unidad.

También la Figura 3.13.

MANUAL DE CALIDAD	
UNE-EN-ISO 9001:2015	CETMOTRANS, S.A.
CONTENIDO	
• Presentación de la organización	
• Estructura del Sistema de la Gestión de la Calidad (ajustado a la norma)	
4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD	
4.1. Requisitos generales	
4.2. Requisitos de la documentación	
5. RESPONSABILIDAD DE LA DIRECCIÓN	
5.1. Compromiso de la Dirección	
5.2. Enfoque al cliente	
5.3. Política de la calidad	
5.4. Planificación	
5.5. Responsabilidad, autoridad y comunicación	
5.6. Revisión por la Dirección	
6. GESTIÓN DE LOS RECURSOS	
6.1. Provisión de recursos	
6.2. Recursos humanos	
6.3. Infraestructura	
6.4. Ambiente de trabajo	
7. REALIZACIÓN DEL PRODUCTO / PRESENTACIÓN DEL SERVICIO	
7.1. Planificación de la realización del producto / Prestación del servicio	
7.2. Procesos relacionados con el cliente	
7.3. Diseño y desarrollo (No aplicable)	
7.4. Compras	
7.5. Producción y prestación del servicio	
7.6. Control de dispositivos de seguimiento y medición	
8. MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA	
8.1. Generalidades	
8.2. Seguimiento y medición	
8.3. Control del producto / servicio no conforme	
8.4. Análisis de datos	
8.5. Mejora	

Figura 3.13. Modelo del MITMA del manual de calidad de una empresa de transporte.

Página 78

Se actualiza la opción de respuesta resaltada en la Actividad de comprobación 3.8.

3.8. Las descargas de tacógrafos:

- a) Deben realizarse diariamente y disponer de las lecturas de los últimos 56 días por el cambio de legislación.
- b) Deben realizarse al menos cada 31 días para los tacógrafos digitales.
- c) Las respuestas a) y b) son correctas.
- d) No hace falta descargarlos, se hace automáticamente.

Página 79

Se actualiza el dato resaltado en la Actividad de aplicación 3.18.

3.18. Dentro de un sistema de gestión de calidad según la ISO 9001:2015, elabora una ficha de descripción de puesto de trabajo y busca un manual de conductor.

Unidad 4

Página 99

Se actualiza la opción de respuesta resaltada en la Actividad de comprobación 4.6.

4.6. Señala la afirmación que no es correcta:

- a) Tener en cuenta el orden de entrega a la hora de disponer los envíos en el vehículo.
- b) Colocar mercancías pesadas sobre otras ligeras.
- c) Debe evitarse que la mercancía se desplace dentro del vehículo, teniendo en cuenta los coeficientes de aceleración para cada modo de transporte.
- d) Ninguna respuesta es correcta.

Unidad 5

Página 106

Se actualiza el texto resaltado en la Tabla 5.2.

Tabla 5.2. Generalidades de los incoterms 2020

Incoterms	Aspectos que deben tener en cuenta las empresas transitarias/porteadoras
EXW	La entrega se realiza en las instalaciones del vendedor. En la práctica habitual, los vendedores cargan la mercancía, ya que están en mejor situación para hacerlo. Si el vendedor carga la mercancía, lo hace a riesgo y expensas del comprador. - Este incoterm es inadecuado si el vendedor ha de cargar la mercancía en un vehículo proporcionado por el comprador; debería preferirse el FCA. - Si es una compraventa internacional, se aconseja el FCA al incluir el despacho de exportación por un coste, muchas veces, simbólico. - El comprador deberá notificar al vendedor el nombre del porteador. - El vendedor no está obligado a cargar, por lo que puede que la responsabilidad recaiga sobre el chófer. Es por eso por lo que existe un vacío entre este Incoterm y la nueva normativa de carga y descarga del Real Decreto Ley 3/2022 cuya medida entro en vigor el 2 de septiembre de 2022. Este real decreto involucra a conductores de vehículos de mercancías de más de 7,5 toneladas de MMA que tienen prohibido hacer las operaciones de carga y descarga de mercancías en España. - La mercancía debería ser embalada de manera apropiada al transporte. El vendedor, al no ser parte en el contrato de transporte, puede que desconozca el destino final de la mercancía o los medios de transporte que utilizará el comprador. - El vendedor no tiene ninguna obligación de proporcionar al comprador una prueba conforme ha entregado la mercancía (A8). - El comprador no se ocupa de las obligaciones en cuanto a la estiba y sujeción de la carga.

Página 118
Se actualiza el dato resaltado.

Tabla 5.6. Coberturas internacionales para los distintos modos de transporte

Modo de transporte	Carretera	Aéreo	Marítimo	Ferrocarril
Por pérdida o avería	$8,33 \times \text{DEG} \times \text{kg bruto}$	$22 \times \text{DEG} \times \text{kg bruto}$	$666,67 \times \text{DEG} \times \text{número de bultos};$ $2 \times \text{DEG} \times \text{kg bruto}$	$17 \times \text{DEG} \times \text{kg bruto}$
Por retraso en la entrega	El precio del transporte	$22 \times \text{DEG} \times \text{kg bruto}$	La naviera no se responsabiliza. No existe plazo de entrega en B/L.	$< 4 \times \text{el precio del transporte}$

Página 123
Se actualiza la opción de respuesta resaltada en la Actividad de comprobación 5.10.

- 5.10. El límite de responsabilidad del porteador que marcan las Reglas de La Haya-Visby es:**
- a) $2 \times \text{DEG} \times \text{kg bruto}$.
 - b) $8,33 \times \text{DEG} \times \text{kg bruto}$.
 - c) $666,67 \times \text{DEG} \times \text{número de bultos}$.
 - d) Las respuestas a) y c) son correctas.

Unidad 10

Página 236
Se actualiza el texto resaltado.

Arancel y reglas de origen

Es esencial conocer el origen de la mercancía, así como los acuerdos existentes entre la UE y Japón. Para ello, se recurre a la web de Market Access Database y se busca el arancel que aplica Japón a partir de los primeros 6 dígitos del código Taric. Hay que recordar que la codificación Taric se creó para poder aplicar el arancel integrado de la UE, por lo que, si se busca una partida arancelaria en un país tercero, deberá hacerse mediante el sistema armonizado (6 dígitos)

Nuevamente, se observan dos subpartidas que describen las avellanas, pero se optará por la 2008.19.22.9 (los demás).

Japón tiene un acuerdo preferencial con la UE por el que aplica un arancel del 6 %, siendo este más reducido que el general y el de nación más favorecida (NMF). Para que las exportaciones de mercancías originarias de la UE con destino Japón, puedan gozar allí de un arancel preferencial, el exportador deberá estar previamente registrado en el sistema REX. La factura deberá ir acompañada de una declaración del exportador que indique, junto con el número ESREX que la mercancía tiene un origen preferencial.

Página 237
Se actualiza el pie de figura.

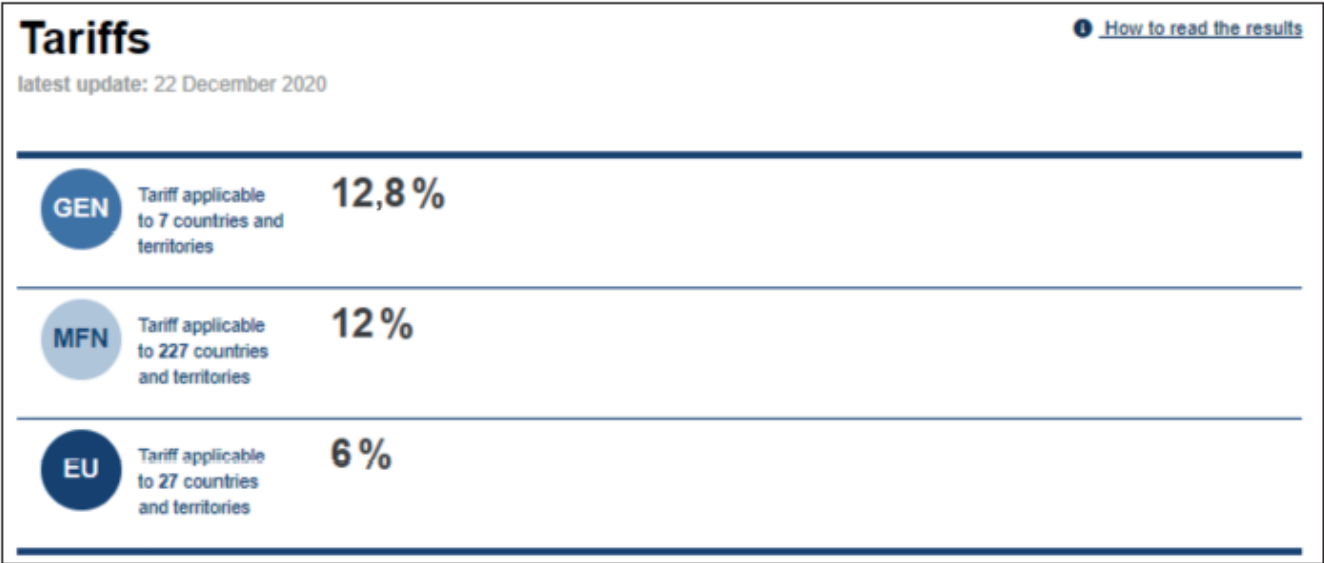


Figura 10.5. Aranceles de Market Access Database.

Página 247
Se actualiza el dato resaltado en el mapa conceptual.

