

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Taller Básico de Carga Aérea



[Esta foto](#) de Autor desconocido está bajo licencia [CC BY-NC](#)



Información General

Nombre del curso: Taller Básico de Carga Aérea

Nombre del diseñador: José Alberto Martínez Castizo

Nombre del instructor: José Alberto Martínez Castizo

Lugar de instrucción: en línea

Duración: 16 horas

Horario: 10:00 a 14:00

Fecha: 14 – 17 de junio de 2022.

Perfil: Personas que trabajan en la logística, exportaciones, importaciones, agencias de carga, agencias aduanales, almacenes, líneas aéreas, líneas transportistas terrestres.

Conocimientos: inglés intermedio o avanzado, comercio exterior, transporte terrestre, Incoterms ®, despacho de carga.

Habilidades: Escucha activa, software de ofimática, facilidad de palabra, trabajo en equipo, sentido de responsabilidad.

Número de participantes: 25

Objetivo general

Al terminar de cursar el taller, el participante distinguirá entre los diferentes tipos de servicios que ofrecen las líneas aéreas, podrá categorizar los diferentes tipos de carga, identificará los procedimientos de aceptación de carga para su transporte aéreo.

Objetivos particulares

1. El participante podrá identificar a las diferentes entidades gubernamentales y no gubernamentales que rigen el transporte aéreo de mercancías.
2. El participante explicará las funciones y diferencias de agentes de carga, expedidores de carga y re-expedidores de carga.
3. El participante diferenciará los diferentes tipos de aeronaves y servicios que ofrecen las líneas aéreas.
4. El participante distinguirá la geografía aplicada en la industria aérea.
5. El participante utilizará los husos horarios y calculará tiempos de tránsito.
6. El participante analizará la preparación de un embarque y aplicará el proceso de aceptación de la carga aérea.
7. El participante identificará la carga especial, sus características y procedimientos de aceptación.



8. El participante aplicará los principios básicos de seguridad aérea.
9. El participante aplicará los diferentes tipos y conversión y redondeo de moneda; tarifas y cargos que se aplican en el transporte aéreo.
10. El participante describirá la guía aérea y empleará la misma para la consignación de carga.

Estrategia de evaluación

La evaluación del aprendizaje se llevará a cabo durante la apertura, el desarrollo, y el cierre del curso. Si el participante cumple con el 85% como mínimo de calificación total, sumando estos porcentajes, se considerará competente, bajo los siguientes criterios:

Aspecto para evaluar	Porcentaje	Instrumento de evaluación	Evidencias para demostrar como resultado del aprendizaje	Momento de la aplicación
Asistencia	10	Lista de asistencia	Llenado de registro y firma	Apertura
Evaluación diagnóstica	10	Cuestionario	Preguntas del tema. Conocimientos	Apertura
Evaluación intermedia	35	Guía de observación	Simulación de preparación de un embarque	Intermedia, durante el desarrollo del curso
Evaluación final	45	Cuestionario	Preguntas de los temas. Cuestionario. Ejercicios.	Al final del desarrollo del curso



Taller básico de carga aérea

Tipos de aeronaves y tipos de servicios

Es muy evidente que uno de los principales elementos que afecta el transporte de la carga es el avión mismo. La mayoría de las restricciones impuestas a los movimientos del transporte de la carga aérea se deben a la naturaleza particular de este medio de transporte.

La capacidad del volumen y el peso de otros medios de transporte pueden ser adaptados según la demanda del cliente. Las cargas que son excepcionalmente grandes y los objetos pesados pueden ser acomodados en las bodegas del transporte por ferrocarril o por carretera con tan solo el aumento de la capacidad o el número de vehículos. Sin embargo, un avión tiene una capacidad limitada que no puede ser aumentada.

Con la debida preocupación, se pueden tomar riesgos calculados en el transporte de superficie. Existen estrictas reglas de seguridad en el transporte aéreo que excluyen dicha posibilidad.

Los Elementos Unitarios de Carga (ULDs, por sus siglas en inglés), tales como los transportes palé y en contenedores son vistos en esta unidad sólo como partes constitutivas de la estructura de un avión. A su vez, se verá que los factores que afectan la aprobación de cargas con mayor volumen y cargas unificadas son similares y que, en el caso de que las rutas envuelvan a más de un tipo de avión, se debe de tener asegurado que el envío pueda ser transportado desde el lugar de origen al de destino, si es que se trata de una sola pieza o un ULD.

En esta unidad, se hará referencia a las Reglas TACT, Sección 8, Regulaciones Especiales del Transportista. Aunque la edición de formación TACT está resumida, todas las tablas sobre el transporte de carga aérea que se publican en esta unidad son mostradas en la edición de formación o reproducidas como extractos al final de este libro y, por lo tanto, deben de ser consultados cuando sea necesario. El manejo de la carga aérea internacional implica el conocimiento de las diferentes medidas y sistemas de pesos. Si tiene alguna duda, consulte las Reglas TACT, Sección 1.6., Conversión de peso y medidas.

Los aviones modernos de pasajeros y de carga se clasifican de la forma convencional o aviones de fuselaje estrecho o de alta capacidad o aviones de fuselaje ancho. Alta capacidad o de fuselaje ancho se dividen además en toda la carga o aviones de carga, aviones de pasajeros y aviones de pasajeros / carguero mixto.

Estructuralmente, el alojamiento aviones módem está dividido entre una cubierta principal y una cubierta baja, algunos de aviones también tienen una cubierta superior.

En la cubierta principal, la carga puede ser transportada o en las bodegas de carga / compartimentos, así como en los asientos mediante un acuerdo especial. La cabina inferior



se utiliza para el transporte de carga en las bodegas de carga / compartimentos de carga a granel y en paletas y contenedores de otros tipos de carga.

En un avión, la capacidad para transportar una carga en su cuerpo, o “fuselaje”, depende de la fuerza de su estructura.

La colocación de los paneles de piso a una red de vigas de apoyo forma la cabina y las puertas de soporte. Dicha red está formada por la introducción de una viga transversal en cada armazón del fuselaje con vigas de proa a popa uniendo el travesaño.

El peso de la carga ubicada en los paneles del piso es, por lo tanto, transferido a la estructura del fuselaje principal. Se observa el suministro de unas limitaciones para la carga máxima dejadas por el fabricante por varios lugares del fuselaje (ej. soporte máximo de carga), por lo que la estructura del fuselaje será capaz de transmitir el peso de la carga a las alas. Si la carga, que es transferida a las alas, excede la capacidad de alce de las alas, el avión estará sobrecargado y será peligroso volarlo. Por lo tanto, no se debe de exceder las limitaciones del compartimiento.

Los aviones pueden ser categorizados en:

a) Aviones convencionales o de cuerpo estrecho

Este tipo de aviones tiene un fuselaje ancho de aproximadamente 3m (10ft.) con un solo pasillo entre los asientos de los pasajeros.

En la mayoría de los casos, el soporte de carga, ubicado en la cubierta baja solo puede transportar carga suelta (de mayor volumen).

b) Aviones de gran capacidad de soporte o cuerpo ancho

Estos aviones tienen una cabina interna suficiente para asientos de pasajeros normal que se divide en tres grupos axiales por dos pasillos. En la práctica esto significa no menos de 4,72 m (15 pies (6 pulgadas)).

La carga principal tiene en el piso inferior están equipados para transportar carga paleta y contenedores. La carga suelta se carga en la bodega de carga a granel.

Los aviones convencionales y de cuerpo ancho aún pueden ser divididos en:

- Aviones de solo carga

Los aviones de solo carga transportan correo y carga en la cubierta principal y baja;

- Aviones de pasajeros

Los pasajeros son transportados en la cubierta principal mientras que la carga y el correo se transportan en la cubierta baja;



- Aviones de pasajeros/carga (Combi)

Es un avión donde se combinan el transporte de carga y de pasajeros. Tanto la carga como los pasajeros son transportados en la cubierta principal, aunque la carga y el correo también son transportados en la cubierta baja.

Un avión convertible puede ser transformado de un avión de pasajeros

a uno de solo carga o viceversa. Si la conversión toma lugar en cuestión de horas, hablamos de un avión de “cambio rápido” o “veloz”.

El hecho de que un determinado vuelo es operado por un avión de carga o combi es usualmente indicado por el código de avión mismo.

De acuerdo con el diseño de utilización planeada del espacio interior de un avión (configuración del avión), se asigna un código por cada aerolínea para especificar tal configuración.

El código o designio es conocido comúnmente como el modelo del avión.

El diseño interno de un avión puede cambiar de un tipo de avión a otro, de una aerolínea a otra y de un vuelo a otro, dependiendo de su destino.

Por lo tanto, cuando no se conoce la configuración/modelo del avión, es difícil decir el número de posiciones del palé y de los contenedores en los compartimientos de la cubierta baja de un avión de cuerpo ancho para pasajeros o carga o en la cubierta principal de un avión de carga.

Esta información es disponible en la oficina de reservaciones de las aerolíneas.

Estructuralmente, la acomodación en los aviones modernos es dividida entre una cubierta principal y otra cubierta baja, exceptuando en el modelo de avión Boeing 747, dado que cuenta, además, con una cubierta alta.

Se le conoce como cubierta principal principalmente al nivel donde viajan los pasajeros.

En los aviones combi o de solo carga se ubica la sección de la cabina a lo largo del fuselaje, que es parcial o enteramente usada para el transporte de la carga.

La carga puede ser transportada en la cubierta principal de las siguientes formas –

- en compartimientos/soportes de carga en la cubierta principal,

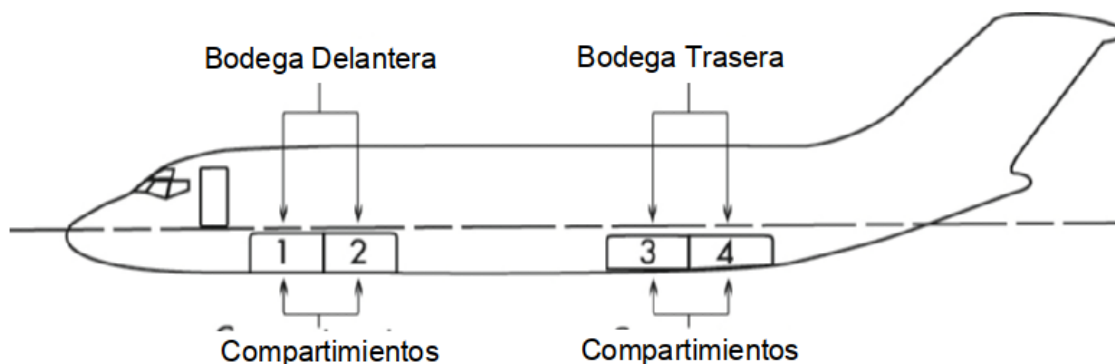
de ser posible

- en los asientos (con disposiciones especiales)
- en pale en caso de un avión de solo carga y combi
- en contenedores en caso de un avión de solo carga y combi

La carga puede ser transportada en la cubierta baja de las siguientes formas –

- en compartimientos/soportes de carga
- en pale y en contenedores

La bodega delantera (FWD) y la bodega de carga trasera (AFT) ubicadas en la bodega inferior de la aeronave se subdividen en compartimientos.



En este ejemplo, ambas bodegas (delantera y trasera) tienen dos compartimientos.

Los compartimientos de la bodega inferior de las aeronaves convencionales también son llamados compartimientos de carga a granel, ya que solamente llevan carga suelta (a granel).

Los compartimientos de carga a granel están separados físicamente, ya sea por:

- una división permanente y sólida (muro cortafuego), o
- una red extraíble y flexible (red de separación).

Las redes extraíbles permiten que la carga pueda colocarse más allá de los límites de un compartimiento (carga multi-compartimientos), mientras que las divisiones sólidas lo evitan.

Los compartimientos de la bodega principal e inferior de las aeronaves de fuselaje ancho están equipados para el transporte de carga por paletas y en contenedores, por lo que también se les denomina compartimientos ULD. También hay un compartimiento de carga a granel disponible en la bodega inferior de la mayoría de las aeronaves de fuselaje ancho.

Las bodegas de carga de la bodega principal e inferior que se utilizan para el transporte de paletas y contenedores se subdividen en bahías y posiciones.

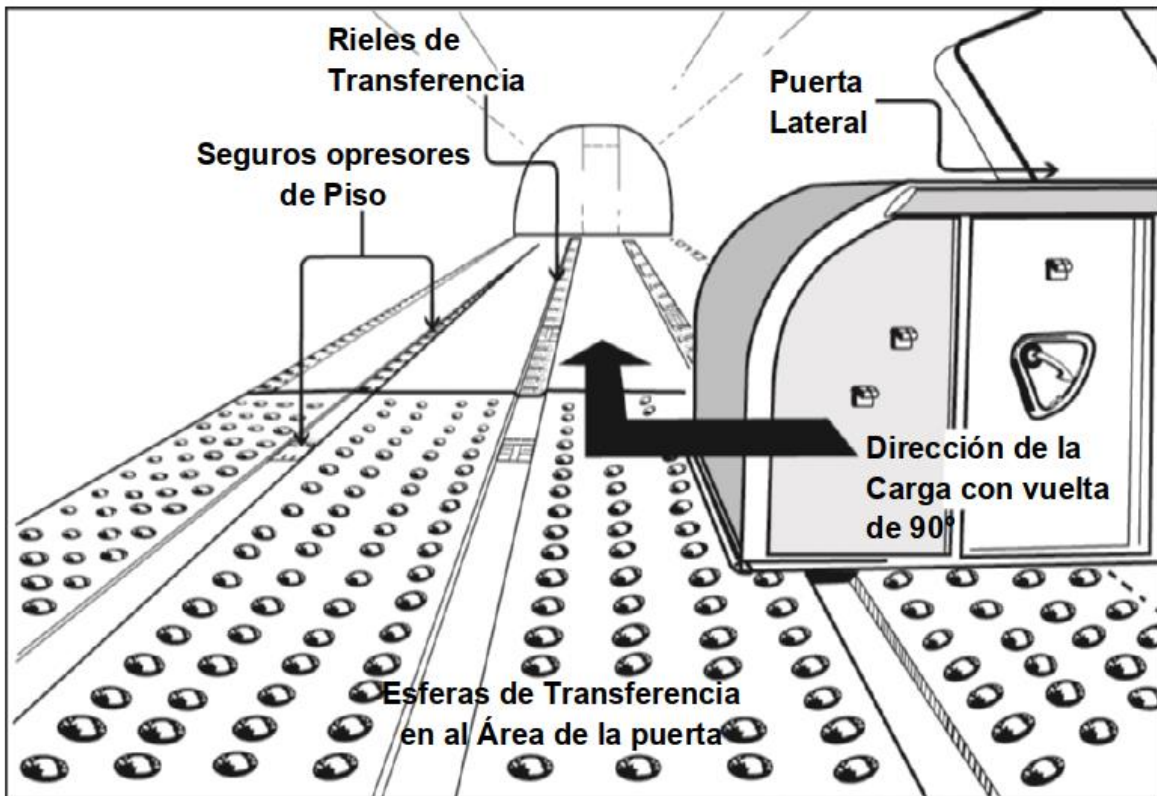
INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

No hay separaciones físicas entre estas posiciones. El piso está equipado con alfombras de ruedas (camas de rodillos) y bandejas de rodillos.

Se pueden mover las unidades a su posición respectiva de forma manual o mecánicamente.

Una vez colocados en su lugar asignado, las paletas y contenedores son asegurados en su posición por medio de un sistema de sujeción en el suelo.



Las alfombras de ruedas también están disponibles en los compartimientos ULD (bodegas de carga FWD y AFT) en la bodega inferior de las aeronaves de fuselaje ancho.

Como se mencionó anteriormente, las posiciones de las paletas y contenedores pueden variar según la versión/configuración de la aeronave.

Las puertas de carga dan acceso a las bodegas de carga. Una puerta de carga puede servir para uno o dos compartimientos.

Tenga en cuenta que en la mayoría de las aeronaves, las puertas de carga de la bodega inferior se encuentran en el lado derecho de la aeronave.

Las puertas de carga se abren hacia afuera o hacia adentro.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

En el caso de las puertas de carga con apertura hacia adentro, la zona de apertura de la puerta ha sido separada del compartimiento por una red de protección para la puerta. La red impide que la carga se desplace fuera de su lugar durante el vuelo o en tierra para que no obstaculice la apertura de la puerta.

El movimiento de las cargas puede dañar fácilmente a una aeronave y poner en peligro la seguridad dentro de la aeronave. Un objeto punzante o con alta densidad puede perforar una división y entrar en contacto con los tanques de combustible, los equipos eléctricos o hidráulicos vitales, o con otro tipo de carga.

Por otra parte, si las cargas se mueven, pueden causar que la posición del centro de gravedad de la aeronave se desplace y que quede fuera del rango permisible de seguridad.

Por ello es necesario asegurar la carga adecuadamente para evitar cualquier movimiento. Las divisiones sólidas y las redes de separación son parte del sistema de sujeción que impide que la carga a granel se desplace durante el vuelo.

También se pueden utilizar varios equipos de sujeción, lo que incluye redes, cables, correas, cuerdas y amarras.

Las cuatro principales causas de desplazamiento y las direcciones hacia donde se moverán las cargas son:

- La aceleración en el Despegue– hacia atrás
- La desaceleración en el aterrizaje (o despegue interrumpido) – hacia adelante
- Guiñada (movimientos laterales) en condiciones turbulentas – lateralmente
- Vertical, en condiciones de turbulencia – hacia arriba

Como norma general, las bodegas de carga y los contenedores están diseñados para ser usados aun cuando estén sujetos a las fuerzas mencionadas. Por lo tanto, si se llena un compartimiento o un contenedor dentro de los límites de su capacidad, la sujeción no debería ser necesaria.

Sin embargo, si una unidad de carga pesada se encuentra dentro de un compartimiento o contenedor y el espacio restante está vacío o lleno de carga ligera y equipaje, la unidad de carga pesada debe ser asegurada de forma individual para evitar que se mueva fuera de su lugar.

La fuerza necesaria para asegurar la carga depende del peso de la carga y del alcance de los cambios en la velocidad y dirección. Las fuerzas se especifican en términos de G (Gravedad).

La presión, la ventilación y la temperatura en la bodega principal son controladas, mientras que en las bodegas de la cubierta inferior esto variará considerablemente según los tipos de aeronave, especialmente en el caso de los tipos de aeronaves más antiguas.



En algunas aeronaves, las bodegas de la cubierta inferior no tendrían ventilación si no fuera por la fuga de la puerta de carga que ocurre cuando existe una diferencia de presión entre el interior y el exterior del fuselaje.

Debido a que la ventilación de la bodega depende de las diferencias de presión, no existe ventilación cuando la aeronave está en el suelo con la puerta de la bodega cerrada. La ventilación se iniciará con el vuelo, cuando la aeronave ascienda y alcance un máximo en el nivel de crucero.

En algunas aeronaves no se controla la temperatura en las bodegas de la bodega inferior, donde la temperatura durante el vuelo podría bajar casi hasta bajo cero. En algunos tipos de aeronaves, una pequeña cantidad de aire caliente puede ingresar a las bodegas a través de las paredes para proporcionar el aire de reposición que sustituirá al que se escapa por las puertas de carga.

En otras aeronaves, la temperatura puede ser regulada dentro de un rango determinado desde la cabina de vuelo (cabina de mando), brindando la calefacción o enfriamiento adecuados para transportar animales vivos o carga perecedera.

El fabricante de aviones también establece restricciones de peso adicionales para cada bodega y / o el compartimento de la aeronave.

Además de las restricciones de peso, una aeronave tendrá volumen y las limitaciones de carga del suelo. El volumen, que puede ser ocupado por la carga útil en un compartimento o bodega, es finito y depende de las dimensiones internas de la aeronave.

El suelo de cada tipo de aeronave está diseñado para soportar el peso de un avión de peso específico por pie m² o cuadrada. Si se supera este límite, daños costosos a la planta e incluso a la estructura del avión en sí puede resultar.

Las dimensiones de un compartimento no son la única limitación, como una pieza de la carga también debe pasar a través de la puerta del compartimento con el fin de ser acomodado en la bodega. Por lo tanto, las dimensiones máximas de un envío deben estar basadas en las dimensiones de la puerta y de su ubicación en relación con el mamparo o lados del compartimento.

El volumen de la carga útil que puede ocupar en una bodega o compartimento es limitado y depende de las dimensiones internas de la aeronave.

Este volumen representa otra limitación para el transporte de carga.

El piso de cada tipo de aeronave está diseñado para soportar un peso específico por metro m² o pie cuadrado. Si se supera este límite, puede resultar en daños costosos al piso e incluso a la estructura de la aeronave en sí.

Por esta razón, las aeronaves se cargarán de forma que:



- no se superen los límites de carga del piso o
- se coloquen suficientes separadores (usualmente de madera) si el límite de carga del piso fuera superado.

El piso de cada tipo de aeronave está diseñado para soportar un peso específico por metro m² o pie cuadrado. Si se supera este límite, puede resultar en daños costosos al piso e incluso a la estructura de la aeronave en sí.

Por esta razón, las aeronaves se cargarán de forma que:

- no se superen los límites de carga del piso o
- se coloquen suficientes separadores (usualmente de madera) si el límite de carga del piso fuera superado.

Se debe determinar la superficie de contacto de la unidad con el piso del compartimiento.

Tenga en cuenta que para reducir el requerimiento de separadores, la unidad de carga debe estar colocada, si es posible, de manera que su lado de mayor superficie esté en contacto con el piso.

Cuando se conoce el peso de la unidad, se puede determinar (el peso de) la carga permitida en el piso del compartimiento por m² dividiendo el peso de la unidad por su superficie de contacto.

Para distribuir el peso de un objeto que excede el límite de carga del piso, los separadores se tienen que utilizar para aumentar la superficie de contacto del paquete con el piso del compartimiento.

Los separadores deben cumplir los siguientes requisitos:

Los materiales de separación deben poseer un grado suficiente de rigidez para transferir la carga con efectividad. El grado de rigidez será dictado por el peso de la carga y la longitud del separador que se extiende más allá de cada lado de la longitud real del paquete.

EL PESO DEL SEPARADOR DEBE SER INCLUIDO DENTRO DEL PESO DEL PAQUETE.

Para establecer la superficie de contacto mínima del separador requerido para la carga de un paquete, el peso total del paquete y del separador debe ser dividido por la limitación de carga del piso.

Para mejorar la manipulación de volúmenes mayores de carga, ha sido necesario agrupar los paquetes en unidades más grandes, tales como paletas y contenedores, los que pueden ser considerados como partes de la estructura de la aeronave que son removibles y por lo tanto, deben estar en perfecto estado de funcionamiento en todo momento.

Para ello, los pisos de las bodegas o cubierta de la aeronave están equipados con bandejas de rodillo y sistemas de sujeción adecuados.



La mayoría de los elementos unitarios de carga que se utilizan actualmente se denominan dispositivos avión.

Un elemento unitario de carga aérea se adapta directamente a los sistemas de carga de la aeronave y los sistemas de sujeción. Algunos tipos cumplen con todos los requisitos de sujeción sin necesidad de usar equipo adicional. Como tal, este equipo que ha sido diseñado y fabricado con estándares muy exigentes, se convierte en un componente de la aeronave.

El elemento puede ser:

1. Una combinación de componentes, por ejemplo,

- red y paleta de avión
- red, paleta de avión e iglú no estructural

ó

2. Una unidad estructural completa, por ejemplo,

- contenedor de bodega inferior
- contenedor de bodega principal
- iglú estructural

Una paleta de avión es una plataforma con una superficie interior plana, diseñada acorde las necesidades de las aeronaves estándar en las que las mercancías están unidas y sujetas por las redes o iglúes y posteriormente aseguradas en el avión, para lograr una carga y descarga rápida en los sistemas de transporte y sujeción de las aeronaves compatibles.

Las paletas más comunes son las de tamaño estándar:

224 x 318 cm

224 x 274 cm

244 x 606 cm

244 x 318 cm

Las paletas de estos tamaños no suelen tener más de 1 pulgada de espesor y tienen carriles de ranuras alrededor de los bordes para asegurar la red. Las redes pueden ser de cuerda o de correa con diseños en malla de rombo o cuadrada.

Un iglú no estructural es una cubierta rígida con el frente abierto y sin piso que está hecha de fibra de vidrio, metal u otro material adecuado. Su forma se ajusta al contorno de las aeronaves de carga, que es la sección transversal de la cabina interior. Cubre el área

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

máxima útil de una paleta de avión a la cual está asegurado. Se utiliza en combinación con una paleta y una red de avión de forma conjunta.

Los contenedores son similares a los iglúes estructurales y se pueden dividir en las siguientes categorías:

- **Contenedores intermodales:** Contenedores de 20 ó 40 pies, con 8 pies de alto y ancho.

Los contenedores intermodales sólo pueden ser cargados en la bodega principal de las aeronaves de carga de fuselaje ancho/combi.

Los contenedores intermodales están destinados principalmente para el transporte por vía aérea y para el intercambio con otros modos de transporte de superficie (carretera, ferrocarril y marítimo).
- **Contenedores de bodega principal** Los contenedores de bodega principal sólo se pueden acomodar en la bodega principal de las aeronaves de carga y combi.

La altura de estos contenedores es de 163 cm (64 in) o más.
- **Contenedores de bodega inferior** Los contenedores de bodega inferior sólo se pueden cargar en la bodega inferior (compartimientos ULD) de las aeronaves de fuselaje ancho.

En el caso de los contenedores de tamaño estándar para bodega inferior, un solo contenedor utilizará todo el ancho del compartimiento ULD, mientras que en el caso de los contenedores de tamaño medio pueden caber dos de ellos.

La altura de estos contenedores de bodega inferior no debe superar de 163 cm (64 in).



Geografía mundial

Códigos de la ciudad de tres letras han existido por muchos años. Fueron desarrollados respuesta a una necesidad por los viajes (y carga) profesionales de ventas para tener una forma abreviada de referirse a las ciudades y aeropuertos en las ciudades. A medida que el uso de los sistemas desarrollados y la tecnología, la necesidad de un sistema de código aumenta.

Cuando los agentes de carga toman notas, llenar formularios, utilizan sistemas de reserva por computadora y conciliar la administración de las reservas, que utilizan códigos de ciudades de tres letras.

A medida que desarrolla habilidades como agente de carga y el vendedor carga, que va a utilizar códigos de ciudades tres letras menudo. Cuando se aprende a usar un sistema de reservas de equipo y completar una carta de porte aéreo de carga, que va a utilizar los códigos de la ciudad de tres letras para indicar los destinos a los que los productos de sus clientes van a viajar.

En esta lección, usted aprenderá acerca de la historia y la importancia de los códigos de la ciudad y el aeropuerto, así como la forma de leer y entender los códigos.

Las listas de los códigos de las principales ciudades de todo el mundo se incluyen para su referencia. Estas listas indican los códigos IATA de tres letras para las principales ciudades y sus aeropuertos. Los códigos se utilizan las líneas aéreas y los agentes de carga y la mayoría de ellos se pueden memorizar fácilmente. Estos objetivos se establecen por la IATA y se enumeran en la mayoría de las publicaciones de los transportistas.

La lista completa de códigos de tres letras de la ciudad se puede encontrar en las Reglas TACT 1.2.3 y OAG.

Códigos de la ciudad de codificación y de-codificación de tres letras son fáciles. Cada ciudad importante tiene al menos un aeropuerto y algunos tienen más de uno. Para las ciudades que tienen más de un aeropuerto

o de importante centro de transporte, habrá más de un código de ciudad de tres letras.

El nombre completo del código de aeropuerto / ciudad y de tres letras debe ser utilizado en la guía aérea.

¿Cuál es la diferencia entre una ciudad y un código de aeropuerto? Algunas ciudades tienen más de un aeropuerto, por lo que cada aeropuerto recibe un código, y la ciudad recibe un código también. Por ejemplo, LON es el código de la ciudad de Londres, mientras que LHR es el código del aeropuerto de Londres Heathrow y LBV es el código del aeropuerto de London Gatwick.



A menudo, el código de ciudad de tres letras es la misma para el aeropuerto y la ciudad. En las ciudades más grandes, el código de la ciudad es el mismo para el principal aeropuerto internacional, con algunas excepciones.

La presente sección contiene listas de principales ciudades y países en el mundo en el siguiente orden:

1.1 América del Norte

1.2 América Central

1.3 América del Sur

1.4 Europa

1.5 África

1.6 Medio Oriente

1.7 Asia

1.8 Australia y Pacífico

Estas listas indican el código IATA de 3 letras para las ciudades principales y sus respectivos aeropuertos. Los códigos son actualmente usados por las aerolíneas y los agentes de cargo, la mayoría de ellos pueden ser memorizados con facilidad. Estos códigos son establecidos por la IATA

y aparecen en la mayoría de las publicaciones de los transportistas.

La mayoría de las ciudades incluidas en esta lista poseen lo que se conoce como una Aduana de Aeropuerto ej., un aeropuerto con instalaciones de despacho de aduanas. No todas ellas se encuentran en la presente lista, solo la de las ciudades importantes. Las Aduanas de Aeropuertos adicionales se encuentran enlistadas en las reglas TACT, la Sección 7, Información por países, bajo el país de partida correspondiente.

Sólo se darán los nombres de los aeropuertos en caso de que las ciudades contengan varios aeropuertos principales.

Durante la creación de las normas que rigen las tarifas y las tasas junto a sus aplicaciones, las aerolíneas IATA encontraron conveniente considerar al mundo en tres principales Áreas IATA, las cuales se encontrarían divididas en varias sub-áreas.

Las Áreas IATA y sus sub-áreas son de particular importancia. Sin embargo, no siempre coinciden con definiciones geográficas aceptadas.

Las reglas TACT, Sección 1.2.2, Definiciones de Áreas, explica estos límites, también mostrados en el Mapa IATA mostrado al dorso.



Las Áreas IATA principales son:

ÁREA IATA 1

- Todo el continente Norteamericano y Sudamericano, junto con las islas adyacentes
- Groenlandia
- Las Islas Bermudas
- Las Antillas y las Islas del mar del Caribe
- El Archipiélago de Hawaii (incluyendo las islas de Palmyra y Midway)

ÁREA IATA 2

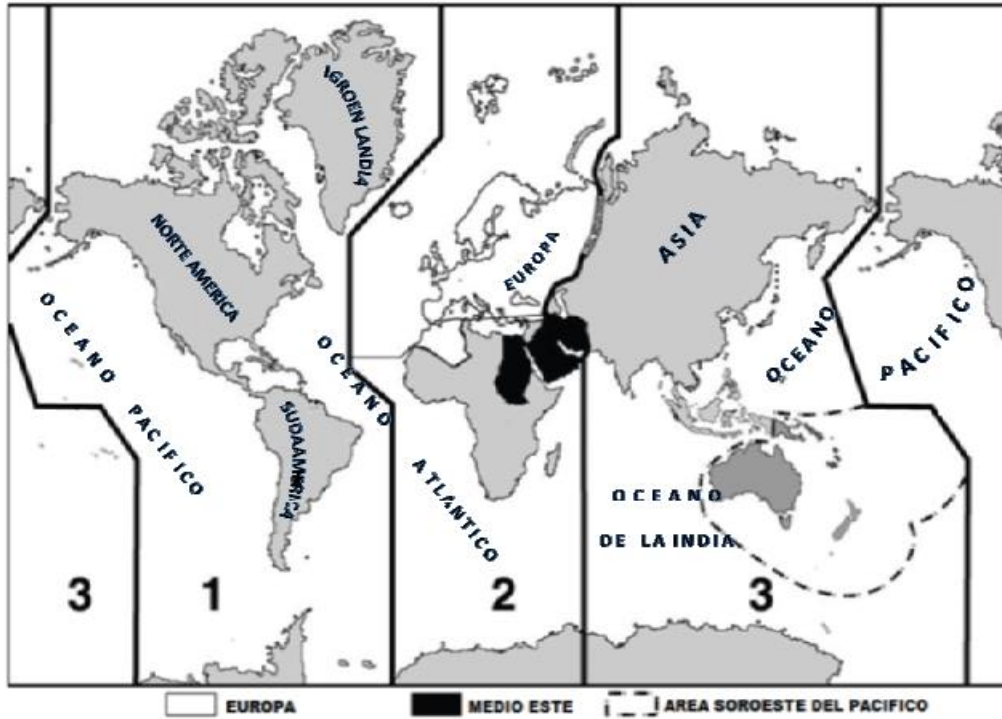
- Todo Europa (incluyendo la parte Europea de Rusia) y las islas adyacentes
- Islandia
- Las Islas Azores
- Todo África y las islas adyacentes
- La isla Ascension
- La parte de Asia que se extiende hacia al oeste, incluyendo Irán

ÁREA IATA 3

- Todo Asia y las islas adyacentes
- Las Indias Orientales
- Australia, Nueva Zelanda y las islas adyacentes
- Las islas del Océano Pacífico, excepto aquellas incluidas en el ÁREA 1.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA





Diferencia horaria

En horarios de las líneas aéreas, horarios de salida y llegada se expresan siempre en hora local. Diferencias horarias deben, por lo tanto, tomar siempre en cuenta al calcular el tiempo total de transporte. Las diferencias de tiempo entre los dos lugares están determinadas por los husos horarios en los que residen en la referencia Greenwich Time o Tiempo Universal Coordinado media.

Cruzando la Línea Internacional hace complicar más las cosas, porque los viajeros y de carga ya sea ganar o perder un día durante el proceso. Cuando se cruza la línea de fecha internacional, carga realmente puede llegar un día antes de lo que queda de su aeropuerto de origen.

Aunque el cálculo de las zonas horarias puede ser complicado, la mayoría de los horarios de las aerolíneas dan tiempos de llegada que ya están ajustados para los cruces de zona horaria y ganar o perder días. También sistema de reservas de la computadora de un agente de carga, aparecerá una lista de los tiempos de vuelo transcurridos de vuelos regulares.

Esta lección le mostrará a continuación y le dará la práctica para el cálculo de las diferencias de tiempo entre los dos aeropuertos de la ciudad y en la determinación de la fecha en la que la carga llegará a la ciudad de destino.

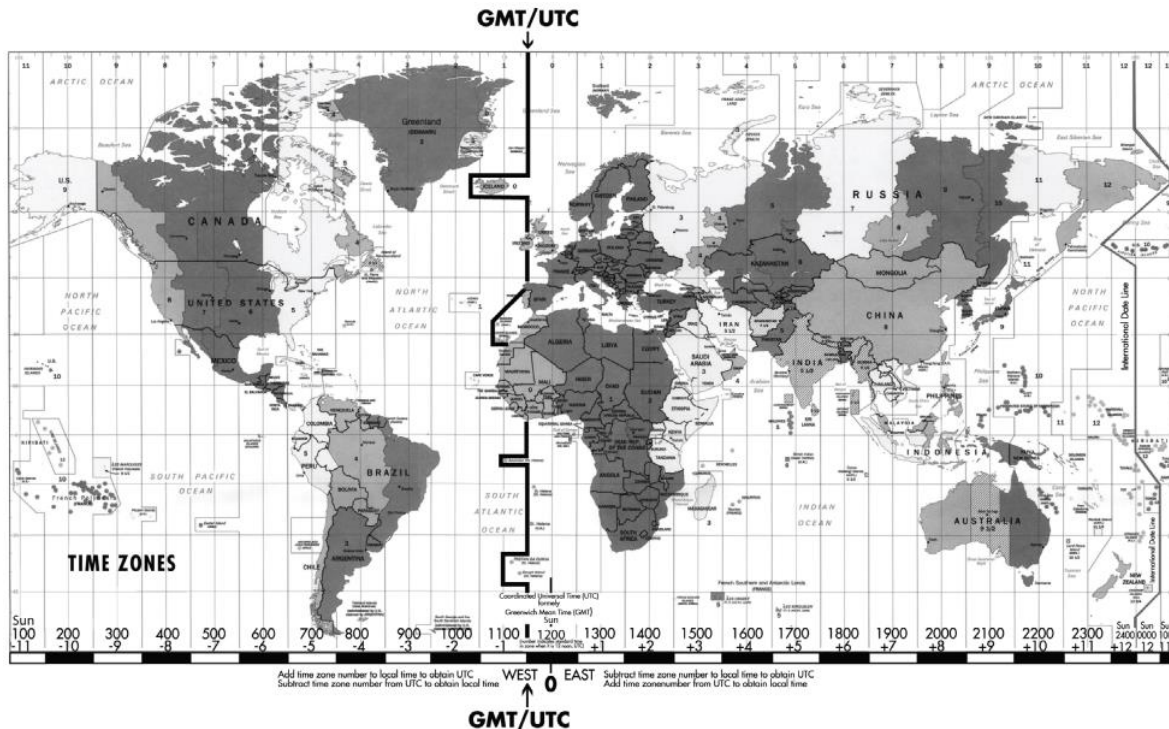
Con el objeto de estandarizar la forma en la que se expresa la Hora local de cada país, el mundo se ha dividido en 24 zonas o husos horarios de 15 grados de longitud. La diferencia horaria entre una zona y la otra es una hora exactamente.

El huso horario que sirve como punto de referencia o de origen de este sistema se encuentra situado entre $7^{\circ} 30'$ de longitud oeste y $7^{\circ} 30'$ de longitud este del meridiano de Greenwich (longitud 0°). El huso horario en esta zona es llamado Tiempo Sidéreo de Greenwich o simplemente GMT.

En algunas publicaciones tal vez encuentre nuevas abreviaciones que reemplazan el GMT: "UTC – Tiempo Universal Coordinado".

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA



Por lo tanto, el horario en las demás zonas se puede expresar al referirse al Tiempo Sidéreo Greenwich o al Tiempo Universal Coordinado

Ejemplo:

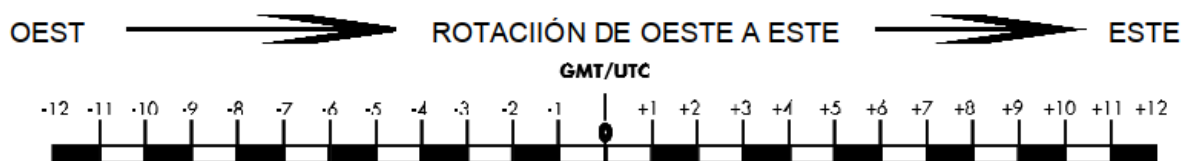
GMT + 1 hora o UTC + 1 hora (1 hora delante del GMT/UTC)

GMT – 1 hour or

UTC – 1 hour (1 hora detrás del GMT/UTC)

Hasta GMT/UTC + 12 y GMT/UTC – 12.

Este diagrama representa una escala de horas relativas al GMT/UTC.



Cada bloque representa una hora. Al tratar de averiguar la diferencia entre dos puntos en la escala, cuente el número de horas entre ellas.



En ciertos casos, este sistema teórico ha sido adoptado para poder mantener el mismo Hora local entre fronteras nacionales o grupos de islas. Dicho Hora local, establecido por la ley, se llama “Tiempo Estándar”

u “Tiempo estándar”.

Algunos países modifican su tiempo estándar durante el verano adelantando una hora o una fracción de hora. Este cambio temporario se llama “Horario de Verano” o “DST”.

Los horarios de la compañía Aérea se basan generalmente en el reloj de 24 horas.

No obstante, algunos países, tales como EUA, usan otro método que consiste en dividir el día en dos periodos de 12 horas, sistema en el cual se basa el horario de los transportistas. Por lo tanto, es esencial conocer cómo convertir los horarios de un sistema al otro antes de abordar la cuestión de la diferencia de horarios.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

International time calculator

Los horarios son mostrados en horas y minutos adelantados (+) y atrasados (-) del Horario del Meridiano de Greenwich. Muchos países además tienen Horarios de Verano (le ahorro de luz) (DST). Este es mostrado junto con el tiempo, en que es efectivo

Los países con más de una zona horaria son marcados con **

Para establecer la hora local para una ciudad en particular, por favor refírase a la entrada de la Sección de Tablas de Vuelos.

A	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Algeria	+4.30		
Albania	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Algeria	+1		
American Samoa	-11		
Andorra	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Angola	+1		
Anguilla, Leeward Islands	-4		
Antarctica	-4		
Antigua and Barbuda, Leeward Islands	-4		
Argentina	-3		
Armenia	+4	+5	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Aruba	-4		
Australia**			
Lord Howe Island	+10.30	+11	02 Oct 11 - 01 Apr 12
Capital Territory, NSW (excluding Lord Howe Island and Broken Hill), Victoria	+10	+11	02 Oct 11 - 01 Apr 12
Northern Territory	+9.30		
Queensland	+10		
South Australia, Broken Hill	+9.30	+10.30	02 Oct 11 - 01 Apr 12
Western Australia	+8		
Tasmania	+10	+11	02 Oct 11 - 01 Apr 12
Austria	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Azerbaijan	+4	+5	25 Mar 12 - 28 Oct 12

B	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Bahamas	-5	+6	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Bahrain	-3		
Bangladesh	+6		
Barbados	-4		
Belarus	+3		
Belgium	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Belize	-6		
Benin	+1		
Bermuda	-4	+3	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Bhutan	+6		
Bolivia	-4		
Bonine, Saint Eustatius and Saba	-4		
Bosnia and Herzegovina	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Botswana	+2		
Brazil**			

Acre, Amapá, Bahia, Ceará, Maranhão, Pará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte, Sergipe, Tocantins	-3		
Amazonas, Roraima, Rondônia, Roraima, Acre	-4		
Fernando de Noronha	-2		
Espírito Santo, Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo	-3	+2	15 Oct 11 - 25 Feb 12
Mato Grosso, Mato Grosso do Sul	-4	+3	15 Oct 11 - 25 Feb 12
Brunei Darussalam	+8		
Bulgaria	+2	+3	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Burkina Faso	GMT		
Burundi	+2		

C	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Cambodia	+7		
Cameroon	+1		
Canada**			
Newfoundland Island (excluding Labrador)	-3.30	-2.30	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Atlantic Area including Labrador	-4	+3	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Eastern Time	-5	+4	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Central Time except Saskatchewan	-6	+5	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Mountain Time Zone	-7	+6	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Pacific Time	-8	+7	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Atlantic Area not observing DST	-4		
Eastern Area not observing DST	-5		

Saskatchewan	-6		
Mountain Area not observing DST	-7		
Cape Verde	+1		
Cayman Islands	-5		
Central African Republic	+1		
Chad	+1		
Chile**			
Mainland	-4	+3	21 Aug 11 - 18 Mar 12
Easter Island	-6	+5	28 Aug 11 - 18 Mar 12
China	+8		
Chinese Taipei	+8		
Christmas Island, Indian Ocean	+7		
Cocos (Keeling) Islands	+6.30		
Colombia	-5		
Comoros	+3		
Congo	+1		
Congo Democratic Republic of**			
Kinshasa, Bandundu, Bas-Congo, Equateur	+1		
Kasai, Kivu, Maniema, Katanga, Oriental	+2		
Cook Islands	-10		
Costa Rica	-6		
Cote d'Ivoire	GMT		
Croatia	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Cuba	-5	+4	11 Mar 12 - 28 Oct 12
Curaçao	-4		
Cyprus	+2	+3	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Czech Republic	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12

D	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Denmark	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Djibouti	+3		
Dominica	-4		
Dominican Republic	-4		

E	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Ecuador**			
Mainland	-5		
Galapagos Islands	-8		
Egypt	+2		
El Salvador	-6		
Equatorial Guinea	+1		
Eritrea	+3		
Estonia	+2	+3	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Ethiopia	+3		

F	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Falkland Islands	-3		
Faroe Islands	GMT	+1	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Fiji	+12	+13	23 Oct 11 - 25 Feb 12
Finland	+2	+3	25 Mar 12 - 28 Oct 12
France	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
French Guiana	-3		
French Polynesia**			
Marquesas Islands	-9.30		
French Polynesia except Marquesas Island and Gambier Island	-10		
Gambier Island	-9		

G	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Gabon	+1		
Gambia	GMT		
Georgia	+4		
Germany	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Ghana	GMT		
Gibraltar	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Greece	+2	+3	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Greenland**			
Greenland except Pituffik, Illoqqortoormiit, Nerlerit Inaat	-3	-2	24 Mar 12 - 27 Oct 12
Pituffik	-4	-3	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Illoqqortoormiit, Nerlerit Inaat	-1	GMT	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Grenada, Windward Islands	-4		
Guadeloupe	-4		
Guam	+10		
Guatemala	-6		

Guinea	GMT		
Guinea-Bissau	GMT		
Guyana	-4		

H	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Haiti	-5		
Honduras	-6		
Hong Kong (SAR) China	+8		
Hungary	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12

I	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Iceland	GMT		
India	+5.30		
Indonesia**			
Western including Sumatra, Jawa, Kalimantan Barat and Kalimantan Tengah	+7		
Central including Sulawesi, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur and Nusa Tenggara	+8		
Eastern including Maluku and Papua	+9		
Iran Islamic Republic of	+3.30	+4.30	21 Mar 12 - 28 Sep 12

Iraq	+3		
Ireland Republic of	GMT	+1	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Israel	+2	+3	28 Mar 12 - 28 Sep 12
Italy	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12

J	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Jamaica	-5		
Japan	+9		
Jordan	+2	+3	25 Mar 12 - 28 Oct 12

K	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Kazakhstan**			
Aldau, Atyrau, Aktyubinsk, Uralsk	+6		
Almaty, Astana, Karaganda, Kokshetau, Kostanay, Kyrd-Orda, Patropavlovsk, Semipalatinsk, Shymkent, Ust-Kamenogorsk	+6		
Kenya	+3		
Kiribati**			
Gilbert Islands	+12		
Line Islands	+14		
Phoenix Islands	+13		
Korea Democratic People's Republic of	+9		
Korea Republic of	+9		
Kuwait	+3		
Kyrgyzstan	+6		

L	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Laos People's Democratic Republic	+7		
Latvia	+2	+3	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Lebanon	+2	+3	25 Mar 12 - 27 Oct 12
Lesotho	+2		
Liberia	GMT		
Libyan Arab Jamahiriya	+2		
Liechtenstein	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Lithuania	+2	+3	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Luxembourg	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12

M	Hours GMT	DST GMT	Designating time DST period
Macao (SAR) China	+8		
Macedonia Former Yugoslav Republic of	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Madagascar	+3		
Malawi	+2		
Malaysia	+8		
Maldives	+5		
Mali	GMT		
Malta	+1	+2	25 Mar 12 - 28 Oct 12
Marshall Islands	+12		
Martinique	-4		
Mauritania	GMT		
Mauritius	+4		
Mayotte	+3		

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

International time calculator

Mexico**			
Mexico, Rest	-6	-5	01 Apr 12 - 30 Oct 12
Baja California Sur,			
Chihuahua, Nayarit, Sinaloa	-7	-6	01 Apr 12 - 30 Oct 12
Baja California Norte	-8	-7	01 Apr 12 - 30 Oct 12
Sonora	-7		
Piedras Negras, Nuevo			
Laredo, Reynosa, Matamoros,			
Ciudad Acuña	-8	-5	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Ciudad Juarez	-7	-6	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Tijuana, Mexicali	-8	-7	11 Mar 12 - 04 Nov 12

Micronesia Federated States of**			
Except Kosrae, Pohnpei	+10		
Kosrae, Pohnpei	+11		
Moldova Republic of	+2	-3	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Morocco	+1	-5	26 Mar 12 - 28 Oct 12
Mongolia	+8		
Montenegro	+1	-5	26 Mar 12 - 28 Oct 12
Montserrat, Leeward Islands	-4		
Morocco	GMT		
Mozambique	+2		
Myanmar	+6.30		

N	Hours GMT	GMT ASMT	Daylight saving time DST period
Namibia	+1	+2	04 Sep 11 - 01 Apr 12
Nauru	+12		
Nepal	+5.45		
Netherlands	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12
New Caledonia	+11		
New Zealand**			
Mainland except Chatham Island	+12	+13	26 Sep 11 - 01 Apr 12
Chatham Islands	+12.45	+13.45	26 Sep 11 - 01 Apr 12
Nicaragua	-6		
Niger	+1		
Nigeria	+1		
Niue	-11		
Norfolk Island	+11.30		
Northern Mariana Islands (except Guam)	+10		
Norway	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12

O	Hours GMT	GMT ASMT	Daylight saving time DST period
Oman	+4		

P	Hours GMT	GMT ASMT	Daylight saving time DST period
Pakistan	+5		
Palau	+9		
Panama	-5		
Papua New Guinea	+10		
Paraguay	-4	-5	02 Oct 11 - 01 Apr 12
Peru	-5		
Philippines	+8		
Pitcairn Islands	-8		
Poland	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12

Portugal**			
Mainland and Madeira	GMT	+1	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Azores	-1	GMT	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Puerto Rico	-4		

Q	Hours GMT	GMT ASMT	Daylight saving time DST period
Qatar	+3		

R	Hours GMT	GMT ASMT	Daylight saving time DST period
Reunion	+4		
Romania	+2	+3	29 Mar 12 - 28 Oct 12

Russian Federation**			
Kaliningrad	+3		
Moscow, St Petersburg, Astrakhan, Naryn Mar, Izhevsk, Samara	+4		
Perm, Nizhnevartovsk, Ekaterinburg	+6		
Omsk, Novosibirsk, Kemerovo	+7		
Novik, Kyzyl	+8		
Bratsk, Ulan-Ude	+9		
Chita, Yakutsk	+10		
Khabarovsk, Vladivostok, Yuzhno-Sakhalinsk	+11		
Magadan, Chukotka, Kamchatka	+12		
Rwanda	+2		

S	Hours GMT	DST ASMT	Daylight saving time DST period
Saint Barthelmy	-4		
Saint Helena	GMT		
Saint Kitts and Nevis, Leeward Islands	-6		
Saint Lucia	-4		
St Maarten (Dutch Part)	-6		
Saint Martin	-4		
Saint Pierre and Miquelon	-3	+2	11 Mar 12 - 04 Nov 12
St Vincent and the Grenadines	-4		
Samoa	+11		
San Marino	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Sao Tome and Principe	GMT		
Saudi Arabia	+3		
Senegal	GMT		
Serbia	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Seychelles	+4		
Sierra Leone	GMT		
Singapore	+8		
Slovakia	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Slovenia	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Solomon Islands	+11		
Somalia	+3		
South Africa	+2		

Spain**			
Mainland, Balearics, Melilla, Ceuta	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Canary Islands	GMT	+1	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Sri Lanka	+5.30		
Surben	+3		
Suriname	-3		
Swaziland	+2		
Sweden	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Switzerland	+1	+2	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Syrian Arab Republic	+2	+3	01 Apr 12 - 25 Dec 12

T	Hours GMT	DST ASMT	Daylight saving time DST period
Tajikistan	+5		
Tanzania United Republic of	+3		
Thailand	+7		
Timor-Leste	+9		
Togo	GMT		
Tonga	+13		
Trinidad and Tobago	-4		
Tunisia	+1		
Turkey	+2	+3	29 Mar 12 - 28 Oct 12
Turkmenistan	+5		
Turks and Caicos Islands	-5	-4	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Tuvalu	+12		

U	Hours GMT	DST ASMT	Daylight saving time DST period
Uganda	+3		
Ukraine	+2	+3	29 Mar 12 - 28 Oct 12
United Arab Emirates	+4		
United Kingdom	GMT	+1	29 Mar 12 - 28 Oct 12
United States Minor Outlying Islands**			
Johnston Atoll	-10		
Midway Island	-11		
Wake Island	+12		

USA**			
Eastern Time except Indiana	-5	-6	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Central Time	-6	-5	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Mountain Time except Arizona	-7	-5	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Mountain Time Zone - Arizona	-7		
Pacific Time	-8	-7	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Alaska	-9	-8	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Alaskan Islands	-10	-9	11 Mar 12 - 04 Nov 12
Hawaiian Islands	-10		
Uruguay	-3	-2	02 Oct 11 - 11 Mar 12
Uzbekistan	+5		

V	Hours GMT	DST ASMT	Daylight saving time DST period
Vanuatu	+11		
Venezuela	-4.30		
Viet Nam	+7		
Virgin Islands, British	-6		
Virgin Islands, US	-4		

W	Hours GMT	DST ASMT	Daylight saving time DST period
Wallis and Futuna Islands	+12		

Y	Hours GMT	DST ASMT	Daylight saving time DST period
Yemen	+3		
Z	Hours GMT	DST ASMT	Daylight saving time DST period
Zambia	+2		
Zimbabwe	+2		

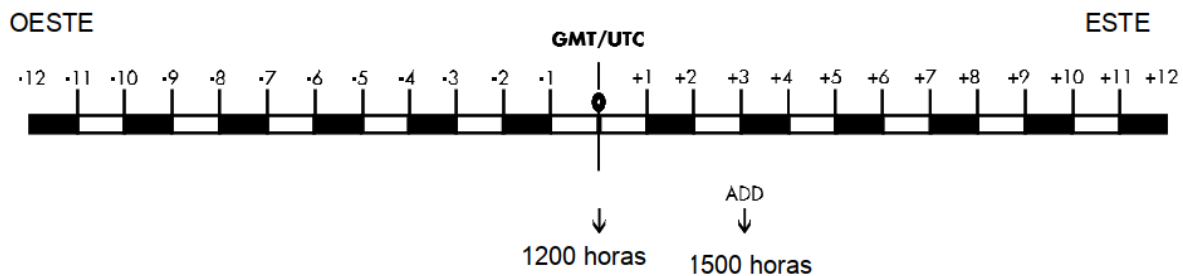
INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Ejemplo 1

¿Cuál es la hora local en Addis Ababa (ADD), Etiopía cuando son las 12:00 horas GMT?

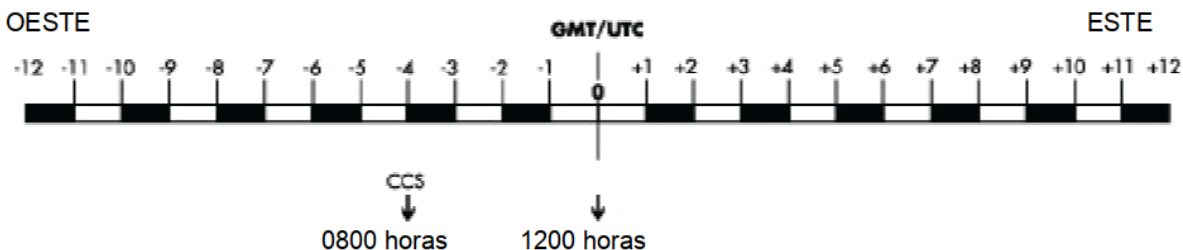
En Etiopía el tiempo estándar es GMT + 3 durante todo el año. Esto quiere decir que la hora local es 3 horas delante del GMT. Por lo tanto, la hora local en Addis Ababa es 15:00 horas cuando son las 12:00 horas GMT.



Ejemplo 2

¿Cuál es la hora local en Caracas (CCS), Venezuela el 1 de agosto cuando son las 12:00 horas GMT?

La tabla indica que en Venezuela el tiempo estándar que se aplica durante todo el año es de GMT - 4. Entonces, la hora local el 1 de agosto es 4 horas detrás del GMT. Por lo tanto, en Caracas son las 08:00 horas cuando son las 12:00 horas GMT.



Cuando se cruza la Línea Internacional de Cambio de Fecha se complican más las cosas para los viajeros y la carga dado que pueden ganar o perder un día durante su transporte. Cuando la carga de un cliente cruza la Línea Internacional de Cambio de Fecha viajando hacia el oeste, el día cambia hacia el siguiente –por ejemplo, el miércoles vendría a ser el martes.

Si se viaja a la dirección opuesta, el efecto sería también opuesto. Así que al cruzar la Línea Internacional de Cambio de Fecha viajando hacia el este se obtiene un día, en otras palabras, si es martes vendría a ser miércoles.

Debe de tener presente que la hora del día (excepto cuando es medianoche) no significa nada. Un cliente puede cruzar la línea a las 3 p.m. o a las 2 a.m. y no tiene efecto en la hora del día. La única diferencia es el día – la hora sigue siendo la misma.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

La Línea Internacional de Cambio de Fecha es una línea imaginaria de norte a sur que atraviesa el Océano Pacífico, al este y al oeste de la cual la fecha difiere (en el este sería un día antes que en la parte que está cruzando el oeste).



La Línea Internacional de Cambio de Fecha debe de ser considerada como una pared que no puede ser cruzada con un cálculo de diferencias de tiempo.

Todo cálculo siempre debe de ser hecho usando la zona horaria GMT/UTC como referencia.

El siguiente ejemplo le debe de servir de ayuda para aclarar algún problema. Si su carga sale un jueves en la mañana y viaja de Honolulu a Tokio, llegará después de un vuelo de 9 horas.

Pero el día sería miércoles en Tokio dado que la carga cruzó la Línea Internacional de Cambio de Fecha.

Por el contrario, si la carga sale de Tokio un domingo en la mañana y regresa a Honolulu, llegará el sábado porque cruzó la línea de cambio de fecha viajando de oeste a este.

Sin embargo, si la carga sale luego ese día y cruza la línea de cambio de fecha, puede ser un poco más complicado explicar el problema. Por ejemplo, si la carga sale de Honolulu a las 11 p.m. en Tokio el jueves, sería viernes una hora después de la salida, y la carga ni siquiera pasó la línea de cambio de fecha. Posteriormente el mismo viernes, cuando la carga cruce la línea de cambio de fecha ¡sería instantáneamente sábado! Por lo que la carga que se envió a mitad de semana, llegaría el fin de semana después de un vuelo de nueve horas. Estos tipos de consideraciones en los cambios de horario son particularmente importantes para las empresas cuando se trata de una carga perecedera o en el caso de una entrega urgente.

Aunque este tipo de cálculo puede ser algo complicado, la mayoría de aerolíneas otorgan horarios de llegada que ya están ajustados para áreas con cruces horarios y para cargas con días ganados u perdidos. Además, un sistema informático de reserva de un agente de carga hará una lista del tiempo de vuelo transcurrido en el horario de vuelos.

Lea los siguientes ejemplos los cuales le otorgarán una mejor comprensión para el cálculo del cambio de horario, incluyendo de la Línea Internacional de Cambio de Fecha.

Ejemplo:

La distancia entre Nadji, Fiji (NAN) y Apia, Samoa (APW) es de solo



1,225 km, pero cuando es lunes en Nadji, es domingo en Apia.

La diferencia horaria entre estas dos islas es de 23 horas.

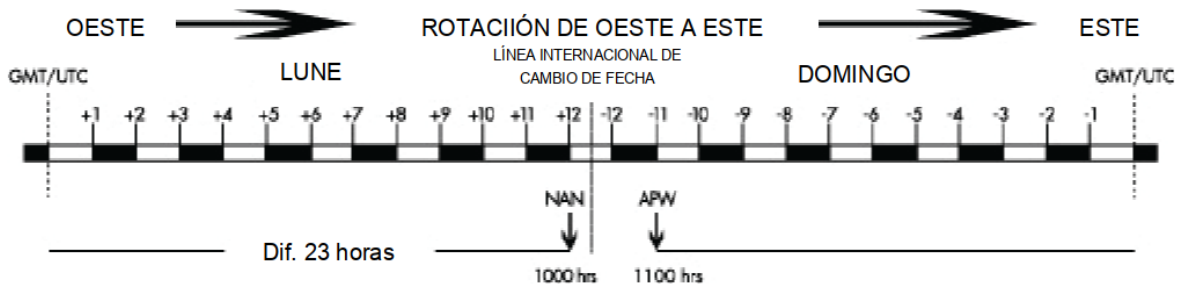
NAN GMT + 12

APW GMT – 11

Diferencia: 23 horas

La hora local en Nadji es de 23 horas antes de Apia.

Cuando la hora local en Nadji es de 1:00 horas un lunes, la hora local en Apia es de 2:00 el día anterior, es decir, domingo.



Nadji y Apia se encuentran separados por la Línea Internacional de Cambio de Fecha. Cuando se calcula la diferencia de horario entre estas dos ciudades no se puede cruzar la Línea Internacional de Cambio de Fecha.

El cálculo debe de ser hecho usando el GMT/UTC.

Por ejemplo, cuando la línea de cambio de fecha se atraviesa con dirección al este, de Nadji a Apia, un lunes, se “gana” un día dado que la llegada

a Apia tomará lugar un domingo.

Así que los aviones que Cruzan la Línea Internacional de Cambio de Fecha durante el vuelo hacia el este sobre el Océano Pacífico podrían llegar a su destino el día anterior a su salida:

Por ejemplo, el vuelo Air Pacific FJ 252 tiene un tiempo efectivo de vuelo de 2 horas y 55 minutos con una salida de Nadji (NAN), Fiji el lunes a las 15:00 horas, lo cual produce una llegada en Apia (APW), Samoa el domingo a las 19:00 horas.

Los vuelos transpacíficos que salen de Japón o Nueva Zelanda en la tarde llegan a la Costa Oeste de los Estados Unidos en la tarde del mismo día:

Por ejemplo, el vuelo Japón Airlines JL 064 el 21 de mayo tiene un tiempo efectivo de vuelo de 9 horas con 45 minutos con una salida de Tokio (NRT), Japón el martes a las 21:30 horas, lo cual produce una llegada en Los Ángeles (LAX), USA, el martes a las 15:15 horas.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Cálculo del tiempo de transporte

El tiempo de transporte es el número de horas y minutos desde el momento de la salida en el aeropuerto de origen hasta el momento de su llegada al aeropuerto de destino final. Esto incluye el tránsito final y / o tiempos de transferencia.

En horarios de las líneas aéreas, horarios de salida y llegada se expresan siempre en hora local. Diferencias horarias deben, por lo tanto, tomar siempre en cuenta al calcular el tiempo total de transporte.

En esta lección, obtendrá información sobre cómo y adquirir práctica en el cálculo de los tiempos de transporte.

El tiempo de transporte es el número de horas y minutos desde el tiempo de salida del aeropuerto de origen hasta el tiempo de llegada al aeropuerto de su destino final. Esto incluye el tránsito eventual y/o los tiempos de transferencia.

En los horarios de las aerolíneas, los tiempos de salida y llegada siempre son expresando en el Hora local. Las diferencias horarias, por lo tanto, debe de ser siempre tomadas en cuenta cuando se calcula el tiempo total de transporte.

Ejemplo

Si el vuelo AF 033 deja Paris a las 12:30 el martes 12 de diciembre y llega a Montreal a las 13:55 el mismo día, ¿cuál sería el tiempo total de transporte?

Montreal se encuentra en la Zona Horaria del Este de Canadá, así que el cálculo es como sigue:

Primer paso:

Determinar la hora local aplicable en ciudades de salida y llegada.

PAR = GMT + 1 (Tiempo Estándar del Reloj)

YMQ = GMT – 5 (Tiempo Estándar del Reloj)

Segundo paso:

Convertir los tiempos de llegada y salida a GMT.

Para convertir los tiempos de llegada y salida a GMT, seguir los siguientes pasos:

- deducir el número de horas a partir de la hora local cuando ésta es delante del GMT (+)
- añadir el número de horas a la hora local cuando ésta sea detrás del GMT (-)

PAR 12:30 martes a las GMT + 1 = 11:30 GMT martes

YMQ 13:55 martes a las GMT – 5 = 18:55 GMT martes



Tercer paso:

Ahora que el denominador común ha sido hallado; es decir GMT, calcular la diferencia entre los tiempos de partida y llegada.

El resultado le dará el tiempo total de transporte, que es

7 horas y 25 minutos.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Cargas especiales

Las cargas especiales son mercancías que, debido a su naturaleza, peso, dimensiones y/o valor, requieren un manejo especial. Estas mercancías se rigen por diversas regulaciones que deben ser seguidas cuando se maneja esta carga. Debido al conocimiento en profundidad de como aceptar, almacenar, cargar y descargar y transportar estas cargas, tuvimos que incluir esta sección para tomar conciencia de estas reglas. La negligencia o el dejar pasar por alto la legislación pueden tener un serio impacto en la propiedad, así como la seguridad y la salud de sus colegas y empleados.

Por otra parte, es obvio que los requerimientos generales para estar listos para el transporte también son aplicables a consignaciones que contienen este tipo de carga.

Mercancías peligrosas

- Animales vivos
- Carga valiosa
- Carga perecedera
- Carga húmeda
- Restos humanos
- Efectos personales (Equipaje no acompañado)
- Mercancías con olor fuerte
- Carga pesada o de grandes dimensiones (Maquinaria, vehículos, etc.)
- Armas, municiones, material de guerra
- Otra carga que necesite un manejo especial

Normas específicas aplicables a la manipulación, transporte, documentación necesaria, la calificación, el gobierno y obligaciones de operador para las cargas especiales. Consulte los siguientes documentos en la planificación de los gastos de envío de un envío que contenga mercancías especiales:

- Aire Reglas carta de porte en contacto con la Sección 6.2, la realización de una guía aérea y el módulo 11 de la IATA Cargo Curso Introductorio.

La carta de porte aéreo debe ser emitido de acuerdo con IATA Resolución 600A del Manual de servicios de Resoluciones de la Conferencia de carga, que se reproduce en TACT Reglas, Sección 6.2.

- Otros documentos de transporte – TACT Reglas, Sección 7.3, importación / tránsito / Exportación.



- Tarifas

- La aceptación del transporte, TACT Reglas, Secciones 2.3.2 y 2.3.3, así como del módulo 2 de este curso.

- Reserva y arreglos por adelantado referirse a TACT Reglas, Sección 2.4, arreglos por adelantado.

- Regulaciones de Gobierno consulte TACT Reglas, Sección 7.3, Importación / Tránsito / Exportación Reglamento para garantizar el cumplimiento de los países de origen, tránsito y destino.

- Regulaciones de las líneas aéreas, consulte TACT Reglas, Sección 8.3, de la Información por la Aerolínea.

Además, cuando más de un transportista en el transporte, cargas especiales no deben ser admitidas al transporte a menos que haya obtenido la confirmación de todas las compañías participantes que puedan recibir la partida. Para determinar esto, usted debe volver consulte TACT Reglas, Sección 2.4, arreglos por adelantado.

Mercancías Peligrosas

De acuerdo con la definición del manual de las Regulaciones de las Mercancías Peligrosas (DGR), estos son artículos o sustancias que pueden suponer un riesgo significativo para la salud, seguridad o a la propiedad cuando se transporta por vía aérea y que se clasifican de acuerdo con la Sección 3 – Clasificación del manual DGR.

Por ejemplo, “Dry ice” (Hielo seco), también conocido como “Carbon dioxide” (Dióxido de carbono), a menudo se utiliza en el transporte aéreo para enfriar los alimentos.

La gran ventaja de este producto es que no se vuelve agua cuando se descongela, como el hielo húmedo.

Sin embargo, la gran desventaja es que no se convierte (sublima) en un gas. El gas resultante es más pesado que el aire y puede provocar asfixia en lugares cerrados, ya que desplaza el aire.

Mientras el avión en vuelo es un área cerrada, éste puede desplazar el oxígeno a bordo y posiblemente asfixie a los animales vivos! Por esta razón, existen límites máximos prescritos en el Manual de Operaciones de cada línea aérea, que establecen la cantidad de Hielo seco que puede ser llevado en las bodegas, panzas y la aeronave en conjunto. El “Carbon dioxide, solid” (Dióxido de carbono, sólido) debe ser clasificado e identificado como mercancías peligrosas debido a sus propiedades.

Con la finalidad de hacer posible la comunicación y armonización mundial, el producto recibe un número UN (UN 1845) que corresponde con su Nombre de Envío Correcto. En



este caso, tanto el “Dry ice” (Hielo seco) como el “Carbon dioxide” (dióxido de carbono) son considerados el Nombre de Envío Correcto.

Las instrucciones de empaque relacionado con el número UN informan al despachador o su empaquetador como embalar la sustancia en cuestión. En el caso de Hielo seco, el empaque debe estar diseñado y construido para permitir la liberación del gas de dióxido de carbono y prevenir una acumulación de presión que pudiera romper el paquete. Éste recibe una marca de especificación UN, con la finalidad de indicar que el paquete cumple con la definición de las normas de seguridad.

El siguiente paso es dejar en claro que el mundo exterior (el personal del almacén o personas que manejan el paquete) que el paquete contiene una sustancia peligrosa. Por esta razón, las etiquetas y las marcas se fijan en

la parte exterior del paquete.

Finalmente, la documentación necesaria tiene que ser preparada por el despachador o su empaquetador certificado (compañía de empaque) antes de que realmente pueda entregar el paquete, así como la “Shippers Declaration for Dangerous Goods” (Declaración del Despachador para las Mercancías Peligrosas) para el agente IATA o la línea aérea.

En esta etapa, el personal certificado del agente IATA o la aerolínea realiza una verificación del empaque y el papeleo antes de que el paquete sea aceptado. Sólo el personal que ha completado exitosamente un curso de las Regulaciones de las Mercancías Peligrosas, se encuentra calificado para realizar esta verificación. Un repaso (recurrente) de capacitación junto con un examen se debe tomar dentro de cada periodo de dos años con la finalidad de mantener sus conocimientos al día.

Esta subsección sobre mercancías peligrosas tiene la intención de llamar la atención de los participantes a la existencia de mercancías peligrosas y las etiquetas de las mismas, así como el manejo general y los procedimientos de aceptación.

El Programa de Capacitación de Agentes de Carga IATA/FIATA en Mercancías Peligrosas se encuentra especialmente diseñado para capacitar a la gente acerca del correcto manejo de esta compleja temática.

Regulaciones de las Mercancías Peligrosas de IATA

Las Regulaciones de las Mercancías Peligrosas de IATA son publicadas por la Junta de Mercancías Peligrosas de IATA de acuerdo con las Resoluciones 618 y 619 de IATA, las cuales constituyen un manual de regulaciones de la línea aérea de la industria que debe ser seguido por todas las aerolíneas miembros de IATA.

El manual está basado en los requerimientos del Anexo 18 a la Convención sobre la Aviación Civil Internacional y la edición más reciente de las Instrucciones Técnicas asociadas para el Transporte Seguro de las Mercancías Peligrosas por vía aérea. Éstas



son reconocidas como el único material de origen legal auténtico en el transporte aéreo de mercancías peligrosas.

IATA ha transferido este material de origen a un manual fácil de entender y de utilizar, el cual se centra en el formato y la redacción de estas Regulaciones. Este manual también se encuentra disponible en chino, francés, alemán y español, aparte del texto en inglés.

Cada año, una edición actualizada supera y reemplaza a la anterior.

Es obligatorio que la edición actual sea utilizada para asegurar que el contenido este al día. La fecha de validez se muestra de forma destacada en la portada.

Aceptación de las Mercancías Peligrosas

Antes de aceptar mercancías peligrosas del despachador, el agente de carga de IATA y/o la aerolínea verificará si el despachador ha cumplido con todas las regulaciones aplicables de la última edición del manual de Regulaciones de las Mercancías Peligrosas (DGR).

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

2.3. ACEPTACIÓN DE LAS MERCANCÍAS

2.3.3. RESTRICCIONES EN LA ACEPTACIÓN

A. RESTRICCIONES DEBIDO A LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

3. Mercancías peligrosas

Las mercancías peligrosas son artículos o sustancias que pueden suponer un riesgo significativo para la salud, seguridad o a la propiedad cuando es transportada por vía aérea. Algunas mercancías peligrosas son demasiado peligrosas para ser transportadas por aeronaves, otras pueden ser transportadas solamente en aeronaves de carga y algunas son aceptables en ambas aeronaves de carga y de pasajeros. Consulte las regulaciones de mercancías peligrosas aplicables, tales como el IATA. Las Regulaciones de las Mercancías Peligrosas para determinar si las mercancías pueden ser aceptadas para su transporte por vía aérea. Si una consignación consiste en parte de los artículos sujetos a las Regulaciones de las Mercancías Peligrosas de IATA, tales artículos deben ser ofrecidos separadamente e indicados en el AWB de acuerdo con la Norma 6.2.

Clasificación

Las mercancías peligrosas son asignadas a una o más de las nueve clases de peligro de las Naciones Unidas, que se relacionan al tipo de peligro. Algunas clases de peligros se subdividen en las divisiones de riesgo.

Las nueve clases de peligro y sus divisiones son las siguientes:

Clase 1	Explosivos:
División 1.1	Artículos y sustancias que presentan un riesgo de explosión en masa.
División 1.2	Artículos y sustancias que presentan un riesgo de proyección, pero no un riesgo de explosión en masa.
División 1.3	Artículos y sustancias que presentan un riesgo de incendio, Un peligro de explosión menor y/o un riesgo de proyección, pero no un riesgo de explosión en masa.
División 1.4	Artículos y sustancias que no presentan peligro significativo.
División 1.5	Sustancias muy insensibles que presentan un riesgo de explosión en masa.
División 1.6	Artículos extremadamente insensibles que no presentan un riesgo de explosión en masa.
Clase 2	Gas:
División 2.1	Gas inflamable
División 2.2	Gas no inflamable, no tóxico.
División 2.3	Gas tóxico
Clase 3	Líquidos inflamables.
Clase 4	Sólidos inflamables. Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea. Sustancias que en contacto con el agua, emiten gases inflamables.
División 4.1	Sólidos inflamables.
División 4.2	Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea.
División 4.3	Sustancias que en contacto con el agua, emiten gases inflamables.

Clase 5	Sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos:
División 5.1	Oxidantes.
División 5.2	Peróxidos orgánicos.
Clase 6	Sustancias infecciosas y tóxicas (venenosas):
División 6.1	Sustancias tóxicas.
División 6.2	Sustancias infecciosas.
Clase 7	Materiales radioactivos.
Clase 8	Corrosivos.
Clase 9	Miscelánea mercancías peligrosas

Antes de empacar las mercancías peligrosas para el transporte aéreo, el despachador debe a. identificar correctamente y por completo todos los artículos y sustancias peligrosas dentro de una consignación;

b. clasificar cada artículo de las mercancías peligrosas determinando en cual de las nueve clases se cae, en su caso, determinando cualquier riesgo subsidiario;

c. en su caso, asigne a cada elemento de las mercancías peligrosas a uno de los tres grupos de empaque dentro de la clase o división asignada:

Grupo de empaque I: riesgo alto

Grupo de empaque II: riesgo medio

Grupo de empaque III: riesgo bajo

Declaración del despachador para las Mercancías Peligrosas

En caso necesario, una declaración del despachador para las mercancías peligrosas se debe completar por duplicado y debidamente firmada.

Se debe retener una copia firmada por la línea aérea que acepte; la otra copia firmada debe ser enviada con el envío a su destino.

Responsabilidad por el incumplimiento

Responsabilidad por el incumplimiento de las condiciones relativas al transporte de cargas especiales basadas en el despachador que deberá indemnizar la línea aérea por cualquier pérdida, daño, retraso, responsabilidad o sanciones pueden incurrir debido al transporte de cualquier carga.

Etiquetado

El despachador deberá adjuntar a cada paquete, que contenga mercancías peligrosas: el etiquetado apropiado de las mercancías peligrosas (como se muestra en la Norma 2.3.4.C.), la etiqueta "This Side Up" (este lado para arriba) y además, para el transporte de los paquetes aceptados solamente en una aeronave de carga, la etiqueta de la "Cargo Aircraft only" (Única aeronave de carga).

Para información detallada acerca de la aceptabilidad, clasificación, manejo, empaquetado, marcado y etiquetado referido a las "Dangerous Goods Regulations" (Regulaciones de las Mercancías Peligrosas) de IATA.

También se publica información adicional en la sección 8.3. Información por la Línea Aérea.

Las mercancías peligrosas se incluyen en una de las nueve clases de peligro que presentan. Debido a la amplia gama de ciertas clases, estas clases de peligro se subdividen en divisiones. Algunas clases/ divisiones también tienen Grupos de Empaque, que se relacionan con el grado de peligro dentro de una clase/ división.

Por ejemplo, la División 6.1, el Grupo de Empaque III indica que este producto no solo cae en la clase 6 – Sustancias Tóxicas e Infecciosas, pero que en concreto corresponde a la división 6.1 – las Sustancias Tóxicas o en otras palabras, se puede clasificar en una descripción más específica del peligro. El Grupo de Empaque III significa que este producto representa un peligro menor, mientras que el Grupo de Empaque II advierte de un peligro medio y Grupo de Empaque I advierte de una sustancia tóxica muy peligrosa.

Una breve explicación de todas las clases/ divisiones y las etiquetas por cada clase/ división, tal como aparecen en los paquetes que contienen las siguientes mercancías peligrosas. Para obtener más información sobre las Mercancías Peligrosas, por favor refiérase a la sección aplicable en el manual actual de las Regulaciones de las Mercancías Peligrosas.

Las sustancias (comprendidas las mezclas y soluciones) y los objetos sujetos a lo dispuesto en el presente código se adscriben a una de las clases 1 a 9 según el riesgo o el más predominante de los riesgos que presenten. Algunas de estas clases se han subdividido en divisiones. Estas clases y divisiones se indican en la siguiente lista:

Clase 1: Explosivos

División 1.1: Sustancias y objetos que presentan un riesgo de explosión de toda la masa

División 1.2: Sustancias y objetos que presentan un riesgo de proyección, pero no un riesgo de explosión de toda la masa

División 1.3: Sustancias y objetos que presentan un riesgo de incendio y un riesgo de que se produzcan pequeños efectos de onda de choque o de proyección, o ambos efectos, pero no un riesgo de explosión de toda la masa

División 1.4: Sustancias y objetos que no presentan ningún riesgo considerable

División 1.5: Sustancias muy insensibles que no presentan riesgo de explosión de toda la masa

División 1.6: Objetos sumamente insensibles que no presentan riesgo de explosión de toda la masa



Clase 2: Gases

División 2.1: Gases inflamables

División 2.2: Gases no inflamables, no tóxicos

División 2.3: Gases tóxicos

Clase 3: Líquidos inflamables

Clase 4: Sólidos inflamables, sustancias que pueden experimentar combustión espontánea, y sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables

División 4.1: Sólidos inflamables, sustancias que reaccionan espontáneamente, explosivos sólidos insensibilizados y sustancias polimerizantes

División 4.2: Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea

División 4.3: Sustancia que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables

Clase 5: Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos

División 5.1: Sustancias comburentes

División 5.2: Peróxidos orgánicos

Clase 6: Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas

División 6.1: Sustancias tóxicas

División 6.2: Sustancias infecciosas

Clase 7: Material radiactivo

Clase 8: Sustancias corrosivas

Clase 9: Sustancias y objetos peligrosos varios



El orden numérico de las clases y de las divisiones no corresponde al grado de peligrosidad.

La Guía Aérea (AWB) es un documento legal que acompaña a un envío. Éste debe ser expedido de conformidad con la Resolución 600a de IATA que es reproducida en las Normas TACT, la Sección 6.2 – el cumplimiento de la Guía aérea. Las partes que son y/o pueden ser importantes para el transporte de Mercancías Peligrosas han sido completadas en los siguientes ejemplos de Guía aérea.

Además de las normas que se encuentran en la resolución de IATA, la Guía Aérea debe consultar el documento legal para el transporte de mercancías peligrosas, la Declaración del Despachador para las Mercancías Peligrosas (o DGD).

A) La siguiente oración está escrita en el “Recuadro de Información sobre la Manipulación” de la Guía Aérea:

MERCANCÍAS PELIGROSAS DE ACUERDO CON LA DECLARACIÓN ADJUNTA DEL DESPACHADOR; o

MERCANCÍAS PELIGROSAS DE ACUERDO CON LA DECLARACIÓN ADJUNTA DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

En su caso, las siguientes palabras deben ser añadidas:

AERONAVE DE CARGA ÚNICAMENTE o CAO

B) En algunos casos, también tiene mercancías peligrosas, no necesita una Declaración del despachador. Un ejemplo es un envío de 36 kg de pescado congelado empaquetado en 12 kg de hielo seco.

Estos son dos de los ejemplos más comunes, sin embargo, esta lista no está completa. Para obtener información más detallada en cuanto al cumplimiento de la Guía Aérea para un envío que contiene mercancías peligrosas o la Declaración del Despachador para Mercancías Peligrosas

(o DGD) por favor consulte la sección 8 “Documentación” de las Regulaciones actuales de las Mercancías Peligrosas de IATA,

3.2.5.2 Declaración del Despachador para las Mercancías Peligrosas

El despachador debe completar una declaración (la Declaración del Despachador para las Mercancías Peligrosas o DGD) confirmando que las mercancías peligrosas han sido descritas, clasificadas, empaquetadas, marcadas y etiquetadas por completo y con precisión, y que se encuentran en todos los aspectos en condiciones adecuadas para el transporte de acuerdo con todas las regulaciones gubernamentales nacionales e internacionales aplicables. Esta declaración está disponible en dos formatos que se reproducen en las siguientes páginas. Dos copias original y completamente firmadas de esta DGD deben ser presentadas a la línea aérea con el envío.

The logo features a blue rectangular background. Inside, there is a faint image of hands typing on a laptop keyboard. Overlaid on this image is the text "INSTITUTO LOGÍSTICO" in a bold, white, sans-serif font.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

La Declaración del Despachador para las Mercancías Peligrosas solo puede ser completada (con algunas excepciones) y firmada por el despachador, quien al hacerlo acepta la responsabilidad por la exactitud de la información declarada.

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Shipper		Air Waybill No.				
		Page of Pages Shipper's Reference Number <i>(optional)</i>				
Consignee		<i>For optional use for Company logo name and address</i>				
Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.						
TRANSPORT DETAILS						
This shipment is within the limitations prescribed for: <i>(delete non-applicable)</i>		Airport of Departure:				
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY					
Airport of Destination:		WARNING Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties. <i>(Equipment type: delete non-applicable)</i> ☐ NON-HAZARDOUS ☐ HAZARDOUS				
NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS						
Dangerous Goods Identification						
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (Subsidiary Risk)	Packaging Group	Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
Additional Handling Information						
I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.				Name/Title of Signatory Place and Date Signature <i>(see marking above)</i>		



Mercancías Peligrosas Ocultas

Algunos envíos ofrecidos para el transporte aéreo podrían contener mercancías peligrosas ocultas. Ésta son sustancias y artículos que no parecen contener objetos peligrosos de acuerdo con la descripción en la guía aérea, pero que sin embargo contienen mercancías peligrosas.

El siguiente extracto proveniente de las Regulaciones de las Mercancías Peligrosas de IATA enumera los artículos que pueden incluir mercancías peligrosas.

Mercancías Peligrosas Ocultas

Personal de aceptación Operadores debe estar debidamente capacitado para identificar y detectar las mercancías peligrosas que se presentan como carga general.

Carga declarada bajo una descripción general puede contener artículos peligrosos que no son evidentes. Dichos artículos también pueden encontrarse en el equipaje. Con el objetivo de evitar que las mercancías peligrosas no declaradas de ser embarcados en una aeronave y los pasajeros de tomar a bordo de dichas mercancías peligrosas que no se les permite tener en su equipaje, la carga y el personal de aceptación de pasajeros debe obtener la confirmación de los cargadores y pasajeros sobre el contenido de cualquier artículo de la carga o en el equipaje cuando hay sospechas de que pueda contener mercancías peligrosas.

La experiencia ha demostrado que cuando los transportistas ofrecen paquetes que contienen los siguientes productos, deben ser invitados a revisar sus envíos contra las definiciones de clase y disposiciones especiales en el Reglamento y confirmar la aprobación de la “Guía Aérea” que ninguna parte del contenido del paquete es peligroso.

Por ejemplo “Sin restricciones”. Ejemplos típicos son los siguientes:

“AERONAVE EN TIERRA (AOG) REPUESTOS”– puede contener explosivos

(bengalas u otros artículos pirotécnicos), los generadores químicos

de oxígeno, conjuntos de neumáticos inservibles, cilindros de gas comprimido (oxígeno, dióxido de carbono, nitrógeno o extintores), pinturas, adhesivos, aerosoles, dispositivos de salvamento, equipos

de primeros auxilios, de combustible en el equipo, baterías húmedas

o de litio de los partidos.

“AVIONES DE REPUESTOS / equipo de la aeronave”, ver “AERONAVE EN TIERRA (AOG) REPUESTOS”.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

“Automóviles, partes de automóviles” – (coche, motor, motocicleta) pueden contener material ferromagnético que pueden no ajustarse a la definición del material magnetizado pero que pueden estar sujetos a requisitos especiales de estiba que debido a la posibilidad de los instrumentos de las aeronaves que afectan (véase 3.9.1.2). También puede contener motores, carburadores o los tanques de combustible que contengan o hayan contenido combustible, baterías húmedas, gases comprimidos en dispositivos de hinchado de los neumáticos, extintores de incendios, choques / puntales con nitrógeno, infladores de bolsas de aire / módulos de bolsas de aire, etc

“UN RESPIRADOR” – puede indicar cilindros de aire de oxígeno DO comprimido, generadores químicos de oxígeno u oxígeno licuado refrigerado.

“EQUIPO DE CAMPING” – puede contener gases inflamables (butano, propano, etc), líquidos inflamables (queroseno, gasolina, etc), sólidos inflamables (hexamina, partidos, etc) u otras mercancías peligrosas.

“CARS, Piezas de coches” – ver “automóviles”, etc

“Productos químicos” – pueden contener elementos que cumplan cualquiera de los criterios para mercancías peligrosas, particularmente líquidos inflamables, sólidos inflamables, oxidantes, peróxidos orgánicos, tóxicos o sustancias corrosivas.

“COMAT (materiales de la empresa)” – como piezas de aeronaves, puede contener mercancías peligrosas, como parte integrante, por ejemplo, generadores de oxígeno químicos en una unidad de servicio de pasajeros (PSU), varios gases comprimidos tales como el oxígeno,

el dióxido de carbono y nitrógeno, encendedores de gas, aerosoles, extintores de incendios, líquidos inflamables tales como combustibles, pinturas y adhesivos, y materiales corrosivos como las baterías. Otros artículos como bengalas, botiquines de primeros auxilios, equipos de salvamento de los partidos, material magnetizado, etc

“ENVÍOS CONSOLIDADOS (grupajes)” – pueden contener cualquiera de las clases definidas de mercancías peligrosas.

“CRIOGÉNICO (líquido)” – indican los gases licuados refrigerados, tales como argón, helio, neón y nitrógeno.

“CILINDROS” – pueden indicar gas comprimido o licuado.

“APARATO DENTAL” – puede contener resinas o disolventes inflamables, gases comprimidos o licuados, el mercurio y el material radiactivo.

“MUESTRAS PARA DIAGNÓSTICO” – pueden contener sustancias infecciosas.

Para la mayoría de los países es muy común incorporar cualquiera de las Instrucciones Técnicas de ICAO o las Regulaciones de las Mercancías Peligrosas de IATA en su



legislación nacional para prohibir el movimiento de estas mercancías peligrosas a menos que las normas se cumplan íntegramente.

Estas normas estipulan claramente que es responsabilidad del despachador clasificar, identificar, empaquetar, marcar, etiquetar y documentar estas mercancías de acuerdo con las regulaciones de las mercancías peligrosas aplicables.

También identifican las responsabilidades de las líneas aéreas. Las líneas aéreas son responsables de verificar si el despachador ha cumplido con el resumen anterior antes de aceptar el paquete(s). Esto se hace sobre todo con el objetivo llenar una lista de verificación.

Se considera un delito, el cual puede conducir a multas y/o prisión, si:

- el despachador ofrece una consignación que no cumpla en todos los aspectos con las Instrucciones Técnicas de ICAO o las Regulaciones actuales de las Mercancías peligrosas de IATA;
- la línea aérea transporta un envío que no cumpla con las regulaciones antes mencionadas;
- la línea aérea no informa al capitán la presencia de estas mercancías peligrosas a bordo de la aeronave. Esto se lleva a cabo mediante la llamada Notificación al Capitán de la Carga Especial (NOTOC).

La gravedad de estas multas es diferente en cada país o incluso a veces de una provincia a otra.

Animales Vivos

Todas las personas que envían, aceptan o cargan animales deberían estar familiarizados con los requisitos específicos de manipulación para las especies individuales para garantizar que los animales siempre viajen en condiciones seguras, saludables y humanas. IATA ha publicado las Regulaciones de Animales Vivos de IATA (LAR), el cual establece los estándares mínimos requeridos para el transporte de animales, con la finalidad de garantizar el bienestar de los animales vivos en todas las etapas de transporte. Esta publicación y la aplicación de las normas contenidas en este documento regulan la aceptación de los envíos de animales vivos. Por ello es necesario que se familiarice con esta publicación.

3.3.1 Regulaciones de IATA acerca de los Animales Vivos

Las Regulaciones de IATA acerca de los Animales Vivos (LAR) es aprobada por los Animales Vivos de IATA & la Junta de Perecederos (LAPB) en consulta con la Oficina Internacional de Epizootias (OIE), la Convención

en Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestres (CITES), y las autoridades gubernamentales que implementan



la LAR para el transporte de animales. Los comentarios provenientes de otras partes interesadas y organizaciones internacionales han sido tomados en consideración.

Las Regulaciones de IATA acerca de los Animales Vivos se emiten anualmente en inglés, francés y español. También existe una versión disponible en chino.

Las Regulaciones de los Animales Vivos están divididas en 12 capítulos.

Capítulo 1 – Aplicación de estas regulaciones

Esta sección proporciona información general acerca de las regulaciones. Esta incluye:

- una lista de los países que han adoptado formalmente las disposiciones de las Regulaciones de los Animales Vivos como parte de su legislación o a través de la emisión de un permiso que autorice a las líneas aéreas transportar a los animales vivos por vía aérea;
- las responsabilidades del despachador; así como
- las responsabilidades de la línea aérea;

Capítulo 2 – Regulaciones del gobierno

Esta sección se enumera la información completa sobre los requisitos

del gobierno, incluyendo artículos tales como permisos de importación, certificados veterinarios de salud, exámenes veterinarios, cuarentena, requisitos de trasbordo o restricciones de prohibición y también requisitos en los alimentos proporcionados por el animal.

Capítulo 3 – Regulaciones de la línea aérea

Además de las disposiciones de estas regulaciones, algunas aerolíneas cuentan con sus propios requisitos para el transporte de animales vivos.

En esta sección se enumeran por línea aérea.

Capítulo 4 – Reservas y acuerdos con anticipación

Este capítulo ofrece consejos e instrucciones a las líneas aéreas con especial referencia a:

- reservas;
- horarios y rutas;
- acuerdos con anticipación interlineales;
- entrega al consignatario; y
- personas que acompañan las consignaciones.



Capítulo 5 – Comportamiento animal

Cuando se transportan animales vivos, hay algunos principios básicos con los que el despachador y la línea aérea deberán cumplir, como estos afectan el bienestar y comodidad del animal. Esto, a su vez, influye en el comportamiento del animal durante el transporte aéreo y por tanto es de suma importancia para todos los interesados. Algunos artículos incluidos en esta sección son el comportamiento de eliminación, el comportamiento sexual y la conducta de búsqueda de refugio.

Capítulo 6 – Listado, descripción y tamaños de las especies

Esta sección que se podría comparar con la Sección 4 “Identificación” en las Regulaciones de IATA acerca de las Mercancías Peligrosas contiene:

- una clasificación de los animales, ej. Aves, otro que no sean aves, mamíferos, reptiles, anfibios y peces;
- una lista por orden alfabético de los nombres científicos comunes de los animales, requisitos de contenedor y las especies protegidas de CITES; y
- una tabla con la descripción común y el tamaño de los animales adultos.

Capítulo 7 – Documentación

Esta sección ofrece una visión general de todos los documentos relacionados con el transporte de animales:

- El Certificado del Despachador para los Animales Vivos junto con la Guía Aérea (AWB);
- documento de CITES;
- Notificación al Capitán de la Carga Especial (NOTOC); y
- documentos tales como los permisos de importación y/o Exportación.

Capítulo 8 – Requisitos de los Contenedores

Los animales deben ser transportados en contenedores especialmente diseñados para animales. Cuando se construyen tales contenedores, se deben tomar en consideración requisitos como la ventilación, seguridad, comida, agua y otros. También se incluye la información sobre la carga ganadera, así como los requisitos de los contenedores.

Capítulo 9 – Marcado y etiquetado

Esta sección detalla los requisitos de marcado y etiquetado que participan en el transporte de animales vivos.

Capítulo 10 – Procedimientos de Manipulación

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Esta sección provee una “Lista de Verificación de la Aceptación de Animales Vivos de IATA” que permite a las líneas aéreas verificar si las regulaciones han cumplido con y sobre todo, asegura que los animales no se bloqueen en los puntos de transferencia y que su bienestar este a cargo de. También da requisitos de carga particular y general, manipulación así como los requisitos de alimentación y agua, procedimientos de salud e higiene y concluye con recomendaciones generales provenientes de la Oficina Internacional de Epizootias (OIE).

Capítulo 11 – Convención sobre el Comercio Internacional de Especies en Peligro de Extinción de la Flora y Fauna Silvestre

Esta sección ofrece información general acerca de la Convención. También proporciona el usuario y dirección de donde se puede recurrir en caso de consultas acerca de la CITES.

Capítulo 12 – Oficina internacional de Epizootias

Se puede encontrar información acerca de esta organización y sus objetivos en esta sección. Esta sección también incluye una lista de los directores de los servicios veterinarios por lista de países.

Capítulo 13 – La Organización Mundial de Sanidad Animal

La “Oficina Internacional de Epizootias” (OIE) cambió oficialmente su nombre por el de la Organización Mundial de Sanidad Animal en 2003, pero sigue utilizando el acrónimo a partir de su creación en 1924.

La OIE es la organización intergubernamental encargada de mejorar la sanidad animal en todo el mundo. Está reconocida como una organización de referencia por la Organización Mundial del Comercio (OMC) y, a partir

de junio de 2011, había un total de la OIE son los 178 Países y

Territorios Miembros.

Apéndices

Al final del manual de las Regulaciones de los Animales Vivos se encuentran los siguientes apéndices:

- El apéndice A enumera todos los miembros de IATA, miembros asociados y otras aerolíneas;
- El apéndice B proporciona las preguntas y respuestas más frecuentes por capítulo del LAR;
- El apéndice C proporciona rangos óptimos de temperatura para el transporte de animales vivos;
- El apéndice D enumera todos los miembros nacionales de la asociación veterinaria mundial; y



- El apéndice E calcula el calor animal y la carga de humedad, durante el transporte;

Desde que estas regulaciones son actualizadas anualmente, al igual que para las Regulaciones de las Mercancías Peligrosa (DGR), es esencial que sólo la última, edición actualizada de las Regulaciones de los Animales Vivos (LAR) este disponible en el almacén y en la oficina de todas las partes involucradas en esta cadena de transporte.

La Certificación del Despachador para los Animales Vivos

El despachador o su agente autorizado deben completar una Certificación del Despachador para los Animales Vivos por cada envío. A los efectos de la LAR, un agente autorizado es una persona expresamente autorizada por escrito mediante el despachador ejecutar la Certificación del Despachador para los Animales Vivos, salvo que esto no deba incluir a los Agentes de Carga de IATA, los consolidadores, agentes y líneas aéreas de superficie.

Cuando los animales son como equipaje, el requisito de la Certificación del Despachador para Animales Vivos es opcional y a discreción de la línea aérea.

Este documento debe ser llenado en inglés al igual que la Declaración del Despachador para las Mercancías Peligrosas y se deberá entregar dos copias originales a la aerolínea. Una copia firmada será conservada por la línea aérea que acepta el envío del despachador. La otra copia será enviada con el envío (engrapado con los otros documentos, tales como la Guía Aérea) hasta su destino final (el consignatario).

El documento debe tener la misma redacción de los documentos reproducidos en las dos páginas siguientes (frente y dorso).

Para cualquier información adicional sobre cómo completar este documento, sírvase consultar el Capítulo 7 “Documentación” de la LAR actual.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

EJEMPLO DE CERTIFICACIÓN DEL EXPEDIDOR (parte frontal)

CERTIFICACIÓN DEL DESPACHADOR PARA LOS ANIMALES VIVOS (a ser completado en dos ejemplares)

El presente certifica que (marque la casilla correspondiente):

- ☐ Además de haber completado todos los acuerdos con anticipación, esta consignación está adecuadamente descrita y empaquetada, y se encuentra en condiciones adecuadas para ser transportada por vía aérea de acuerdo con la edición actual de las Regulaciones de Animales Vivos de IATA y toda línea aérea aplicable y regulaciones gubernamentales. Los animal(es) de esta consignación se encuentran en buena condición y gozan de buena salud.
- ☐ Los animales capturados en la naturaleza para su envío han sido debidamente aclimatados.
- ☐ Esta consignación incluye especies del Apéndice____(entrar al I, II o III) como se describen en la Convención sobre Comercio Internacional de la Especies en Peligro de Extinción de la Flora y Fauna Silvestre. Los permisos y certificados aplicables se adjuntan a la guía aérea.
- ☐ Esta consignación incluye especies como se describen en otra legislación nacional aplicable.
- ☐ En el caso de reptiles y anfibios, los animales que figuran en este envío se encuentran lo suficientemente sanos para viajar por vía aérea. Estos han sido examinados previo al envío y aparentemente se encuentran libre de enfermedad y de enfermedades fácilmente reconocibles. También se encuentran libres de infestaciones de parásitos externos como ácaros, garrapatas y sanguijuelas, que pueden ser observadas con facilidad en condiciones normales de iluminación.

El despachador acepta que las líneas aéreas no se hacen responsables de cualquier pérdida, daño o gasto ocasionado por la muerte debido a causas naturales o la muerte o lesiones de cualquier animal causado por la conducta o los actos del animal vivo por sí mismo o de otros animales, tales como morder, patear, cornear o asfixiar, ni que causó o contribuyó a las condiciones, conducta o actos de los animales.

Número de Paquete(s)	Número del Requerimiento de Contenedores Específico (vea las Regulaciones de Animales Vivos de IATA)	Especies (descripción y nombres – científicos y comunes) y Cantidad de Animales
Nombre y dirección del despachador.....		El fracaso del despachador para cumplir en todos los aspectos con las Regulaciones de IATA acerca de los Animales Vivos y las otras regulaciones gubernamentales nacionales y/o internacionales, puede estar en violación de la ley aplicable y sujeta a sanciones legales.
Firma del despachador.....		
Fecha..... (Año/Mes/Día) (vea el lado reverso para las condiciones especiales)		
Guía Aérea No.	Aeropuerto de salida	Aeropuerto de destino

Nota: Tamaño recomendado: ISO A4 estándar.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

EJEMPLO DE CERTIFICACIÓN DEL DESPACHADOR (Reverso)

RESPONSABILIDADES DEL DESPACHADOR

Las instrucciones para los despachadores son dadas en los Capítulos 1, 7, 9, 10 y 11 de las Regulaciones de IATA acerca de los Animales Vivos. Antes de que cualquier empaque que contenga animales vivos sea entregado para su transporte por vía aérea, el despachador debe asegurarse que:

Los animales en licitación para el transporte no están prohibidos por los gobiernos. Todos los certificados de salud, licencias o permisos, etc. requeridos de Exportación, importación y/o tránsito que acompañan el envío;

Los envíos animales son clasificados, descritos, empacados, marcados y etiquetados adecuadamente;

La Certificación del Despachador de IATA para los Animales Vivos ha sido debidamente completada en dos ejemplares;

Los animales en gestación no deben ser presentados para el transporte sin un certificado veterinario oficial de que los animales están en condiciones de viajar y que no hay riesgo de parto que pueda producirse durante todo el viaje;

(Nota: no se aceptan para el transporte aéreo monos hembra preñados, enfermeras con animales lactantes.)

Los animales no deben ser presentados para el transporte (ver los requisitos específicos de contenedores para más información);

No se tranquiliza a un animal sin la aprobación y la supervisión de un veterinario;

El consignatario ha sido informado de los detalles del vuelo con el fin de organizar el recojo inmediato a su llegada;

Un número de teléfono disponible las 24 horas mediante el cual la línea aérea puede obtener instrucciones del despachador o su agente en caso de una emergencia, y dicha información se encuentra escrita en la Guía Aérea.

Guía Aérea (AWB)

La guía aérea debe ser emitida de acuerdo con la Resolución 600a de IATA del Manual de Resoluciones de la Conferencia de Servicios de Carga. Esta resolución es reproducida en las Normas TACT, la Sección 6.2, Cumplimiento de la guía aérea.

Además de las normas anteriores y de las regulaciones de los animales vivos, se debe prestar especial atención a los siguientes puntos (LAR, Capítulo 7 “Documentación”):

Tenga en cuenta que los animales vivos no deben ser inscritos en la misma guía aérea como otras materias primas.

En la caja “Naturaleza y Cantidad de las Mercancías” en la guía aérea, la clase del animal debe estar escrita en inglés y, cuando sea posible, deben corresponder a las clases especificadas en el capítulo 6 de la LAR. La cantidad de animales en el envío también debe ser declarada.

Carga valiosa



Identificación

No es difícil identificar el oro, platino, billetes legales, piedras preciosas, etc, como carga valiosa. De hecho, cualquier artículo con un valor declarado para el transporte de USD 1000.00 (o equivalente) o más, por kilo bruto, excepto en el Reino Unido GBP 450.00, o más por kilogramo bruto es considerado como carga valiosa.

Para comprobar si una consignación es “valiosa”, hay que dividir el valor declarado para el transporte como se indica en la factura del transportista por el peso bruto del envío. Si el valor declarado se da en moneda local, el resultado debe ser convertido a dólares (o libras esterlinas en el Reino Unido) al tipo de cambio del banco.

Ejemplo

Valor declarado para el transporte	:	Francos Suizos CHF 100,000.00
Peso bruto	:	45 kg
Tipo de cambio	:	CHF 1.56 por USD 1.00
Valor declarado por kg	:	CHF 100,000.00: 45 kg = CHF 2,222.22 por kg
al tipo de cambio de	:	CHF 1.56 = USD 1.00 = USD 1,424.50 por kg

Definición

La carga valiosa es una consignación que contiene uno o más de los siguientes artículos:

a.cualquier artículo que tenga un valor declarado de transporte de USD 1000.00

(o equivalente) o más, por kilogramo bruto; excepto en el Reino Unido GBP 450.00,

o más por kilogramo bruto;

b.lingotes de oro (incluido el oro refinado y sin refinar en forma de lingotes), lingotes dore, especie de oro y oro en forma de granos, hojas, polvo, esponja, alambre, varilla, tubo, círculos, molduras y piezas de fundición, platino, metales de platino (paladio, iridio, rutenio, osmio y rodio) y aleaciones de platino en forma de granos, esponja, varillas, alambre, gasa, tubos y tiras (con exclusión de los isótopos radioactivos de los metales a continuación

y aleaciones que están sujetas a los requisitos de etiquetado de artículos restringidos);

c.billetes legales, cheques de viajero, valores, acciones, bonos y cupones de participación (sin sellos de menta del Reino Unido) y listo para usar las tarjetas bancarias y/o tarjetas



de crédito;

d.diamantes (incluidos los diamantes para uso industrial), rubíes, esmeraldas, zafiros, ópalos y perlas reales (incluyendo las perlas cultivadas);

e.joyería que consta de diamantes, esmeraldas, zafiros, ópalos y perlas reales (incluidas las perlas cultivadas); f. joyería y relojes de plata y/o de oro y/o platino; ej. Artículos de oro y/o platino, otro que oro y/o platino platinado.

La guía aérea debe ser emitida de acuerdo con la Resolución 600 de IATA del Manual de Resoluciones de la Conferencia de Servicios de Carga. Esta resolución se reproduce en las Normas TACT, Sección 6.2, Cumplimiento de la guía aérea.

Cuando se emite una guía aérea para las consignaciones de carga valiosa, se debe prestar especial atención a los siguientes puntos:

- La guía aérea debe mostrar el nombre y dirección exacta de ambos despachador y consignatario;
- El aeropuerto de salida debe ser mostrado en su totalidad en el recuadro correspondiente de la guía aérea.

Algunas aerolíneas requieren un valor declarado para el transporte de carga valiosa. El despachador debe estar informado para indicar un valor declarado para el transporte.

Tenga en cuenta que las consignaciones que consisten en carga valiosa no se incluirán en consignaciones mezcladas.

El despachador es responsable de proporcionar los correspondientes certificados o permisos requeridos por las autoridades nacionales del país de importación. Estos documentos figuran en las Normas TACT,

Sección 7.3, Regulaciones de Importación/ Tránsito/ Exportación.

Los documentos adjuntos a la guía aérea junto con cualquier tratamiento

de la información aplicable serán marcados en el cuadro de la guía aérea 'Handling Information' (Manejo de la Información).

Si una licencia de importación y/o una tarjeta de crédito se necesitan

(en caso de un envío comercial), sus datos deben ser conocidos de antemano con la finalidad de garantizar que el transporte se realiza de acuerdo con su contenido.

Además de la etiqueta de identificación de la guía aérea (consulte la Unidad 11 del Curso Introductorio de Carga de IATA/ FIATA) no se requiere otra etiqueta especial.

Es bastante obvio que el marcado de las consignaciones valiosas no es preferible, ya que revela el contenido.



La asignación de la ruta debe ser seleccionada de antemano. Preferiblemente seleccione un vuelo directo así para evitar la manipulación adicional en el punto de transferencia.

También evite la transferencia a otra línea aérea como la línea aérea continua puede que no acepte la responsabilidad de la primera línea aérea. Sin embargo, si una transferencia es inevitable, hay que comprobar los requisitos de la línea aérea continua (consulte las Normas TACT,

Sección 8.3, Información por la Línea Aérea).

Al igual que los animales vivos, lo mejor es seleccionar el aeropuerto más cercano, al lado de la dirección del despachador así como la aduana del aeropuerto de destino más cercano, al lado de la dirección del consignatario con instalaciones “seguras” apropiadas, como una jaula para manipular envíos valiosos.

Carga Perecedera

La carga perecedera incluye todos los productos, que por su naturaleza son susceptibles a deterioro o a perecer debido a:

- cambios en el clima, temperatura o altitud;
- exposición ordinaria; y
- cantidad de tiempo en tránsito (incluidos los retrasos).

El periódico también es considerado una carga perecedera por este motivo. Sin embargo, la siguiente información no se aplica a esta materia.

A continuación se enumeran algunos de los artículos que componen la carga perecedera:

- Flores frescas
- Plantas vivas
- Frutas frescas
- Vegetales frescos

Carne fresca

- Mariscos frescos
- Huevos para incubar
- Vacunas y suministros médicos

Manual de Regulaciones de Carga Perecedera



El manual de Regulaciones de la Carga Perecedera de IATA se revisará continuamente por la Junta de Productos Perecederos y Animales Vivos de IATA (LAPB) y se renovará anualmente.

Este manual está dividido en 17 capítulos. Para su información también se imprimen los temas que se pueden encontrar dentro de cada capítulo.

- Capítulo 1 – APLICACIÓN DE ESTAS REGULACIONES

- oLa simplificación de negocio y las consideraciones contractuales – Responsabilidades del Despachador – Responsabilidades de la Línea Aérea – Consideraciones Especiales

- Capítulo 2 – SEGURIDAD DE LOS ALIMENTOS Y LOS PAÍSES

- oCumplimiento – Agencias Reguladoras del Gobierno y Leyes de Alimentación

- Capítulo 3 – REGULACIONES DE LA LÍNEA AÉREA

- oInformación General de la Aerolínea – Variaciones de la Aerolínea

- Capítulo 4 – TIPOS Y HECHOS PERECEDEROS

- oIndustria del Transporte Aéreo Perecedero – Tipos de Productos Perecederos – Tendencias del Mercado

- Capítulo 5 – CLASIFICACIÓN DE LOS PRODUCTOS PERECEDEROS

- oClasificación de la Nomenclatura – Lista de Productos Perecederos – Cargas incompatibles y Segregación

- Capítulo 6 – EMPAQUETADO

- oConocimiento General – Requisitos de envío vía aérea – Categorías del Paquete

- Capítulo 7 – DOCUMENTACIÓN Y ETIQUETADO

- oGuía Aérea – Códigos de Manejo de Carga – Documentos de la Aeronave – Carga Especial

- oNotificación al Capitán – Documentos Gubernamentales – Etiquetado – Marcado – Documentación de la OMS y el etiquetado de las vacunas

Manual de Regulaciones de Carga Perecedera

El manual de Regulaciones de la Carga Perecedera de IATA se revisará continuamente por la Junta de Productos Perecederos y Animales Vivos de IATA (LAPB) y se renovará anualmente.



Este manual está dividido en 17 capítulos. Para su información también se imprimen los temas que se pueden encontrar dentro de cada capítulo.

•Capítulo 1 – APLICACIÓN DE ESTAS REGULACIONES

oLa simplificación de negocio y las consideraciones contractuales – Responsabilidades del Despachador – Responsabilidades de la Línea Aérea – Consideraciones Especiales

•Capítulo 2 – SEGURIDAD DE LOS ALIMENTOS Y LOS PAÍSES

oCumplimiento – Agencias Reguladoras del Gobierno y Leyes de Alimentación

•Capítulo 3 – REGULACIONES DE LA LÍNEA AÉREA

oInformación General de la Aerolínea – Variaciones de la Aerolínea

•Capítulo 4 – TIPOS Y HECHOS PERECEDEROS

oIndustria del Transporte Aéreo Perecedero – Tipos de Productos Perecederos – Tendencias del Mercado

•Capítulo 5 – CLASIFICACIÓN DE LOS PRODUCTOS PERECEDEROS

oClasificación de la Nomenclatura – Lista de Productos Perecederos – Cargas incompatibles y Segregación

•Capítulo 6 – EMPAQUETADO

oConocimiento General – Requisitos de envío vía aérea – Categorías del Paquete

•Capítulo 7 – DOCUMENTACIÓN Y ETIQUETADO

oGuía Aérea – Códigos de Manejo de Carga – Documentos de la Aeronave – Carga Especial

Notificación al Capitán – Documentos Gubernamentales – Etiquetado – Marcado – Documentación de la OMS y el etiquetado de las vacunas

Técnicas de Manejo de la Post cosecha – Control de Calidad – Logística de Transporte Aéreo para las Flores Cortadas – Referencias y lecturas sugeridas.

• Capítulo 17 – LOGÍSTICA DE TRANSPORTE AÉREO PARA PRODUCTOS DE CUIDADOS DE SALUD DE TEMPERATURA SENSIBLES

o Información General – Requisitos Regulatorios Globales – Mantener la Calidad del Producto, Practicas de Distribución y Comercio para Materiales iniciales farmacéuticos – Manejo de la Cadena Fría – Logística del Transporte Aéreo – Productos Farmacéuticos de



envío – Sistema de empaque activo y pasivo – Etiquetado – Temperatura de Almacenamiento – Acuerdos de Servicio y SOPs – Consideraciones del Despachador

Es esencial que las guías aéreas para envíos de productos perecederos sean completas y precisas en todos los aspectos. Esto significa que es muy importante que tanto el nombre y dirección completa del despachador como del consignatario se muestran y no tienen versiones abreviadas. Cada vez más, se recomienda que el número telefónico de ambos despachador

y consignatario, se muestre en caso de alguna irregularidad.

En el cuadro de “Handling Information” (Manejo de la Información), solo se insertará el manejo de la información que se requiere de la aerolínea. También cualquier documento adicional que este adjunto a la guía aérea, como certificados de salud o otros permisos oficiales deben ser enumerados en este cuadro.

El cuadro de la “Nature and Quantity of Goods” (naturaleza y cantidad de las mercancías) debería mostrar una descripción exacta tal como “Fish Frozen” (Pescado Congelado).

Tenga en cuenta que si el hielo seco (también llamado: dióxido de carbono, sólido) es utilizado como un refrigerante, las regulaciones de las mercancías peligrosas (DGR) se aplican y que las entradas de la guía aérea deben ser insertadas tal como es solicitado por la DGR.

Como siempre, la guía aérea debe ser emitida de acuerdo con las Normas TACT, Sección 6.2, Cumplimiento de la Guía Aérea. También se puede encontrar en la Unidad 11 del Curso Introductorio de Carga de IATA/FIATA más información sobre el cumplimiento de la guía aérea.

Otros documentos

El despachador es responsable de proporcionar los permisos y certificados aplicables que son requeridos por las autoridades nacionales del país de importación.

Estos requisitos se enumeran en las Normas TACT, Sección 7.3, Regulaciones de Importación/ Tránsito/ Exportación.

Cuando dichos documentos se remiten con la consignación, ellos deberán estar firmemente sujetos a la guía aérea. Estos documentos adjuntos a la guía aérea y cualquier otro manejo de la información deberán ser indicados en el “Handling Information” (Manejo de la Información) de la guía aérea.

Si se requiere una licencia de importación y/o una tarjeta de crédito

(en caso de una consignación comercial), sus detalles deben ser conocidos de antemano con la finalidad de garantizar que el transporte se realiza de acuerdo con su contenido.

Carga húmeda



Definición

Los envíos que contienen líquidos o envíos que por su naturaleza producen líquidos pero que no están sujetos a las Regulaciones de Mercancías Peligrosas de IATA deberán ser designados como carga húmeda.

Los siguientes tipos de carga son considerados como carga húmeda:

- envío de líquidos en contenedores impermeables
- envíos de materiales húmedos que no están envasados en contenedores impermeables, ej. Pescado o mariscos
- conservado en hielo húmedo, fresco o carne congelada para nombrar algunos.
- las mercancías que producen líquidos, ej. Los animales vivos

La carga húmeda es vulnerable a fugas o derrames que pueden corroer

o causar daños en la aeronave o de otro tipo de carga. Se debe aplicar requisitos especiales para los envíos que contienen carga húmeda con la finalidad de evitar fugas o derrames que puede corroer o causar daños en la aeronave o a otro tipo de carga.

Es importante señalar que la mayoría de los productos considerados como carga húmeda también pueden ser considerados como carga perecedera. Si este es el caso, los requisitos para carga perecedera se deben cumplir.

Documentación

El despachador es responsable de proporcionar los permisos y certificados aplicables requeridos por las autoridades nacionales del país de importación. Cuando tales documentos son remitidos con la consignación que debieron adjuntar firmemente a la guía aérea. Con referencia a estos documentos

y cualquier otro manejo de la información deberá ser marcado en el cuadro de “Handling Information” (Manejo de la Información) de la guía aérea.

Estos requisitos están enumerados en las Normas TACT, Sección 7.3, Regulaciones de Importación/ Tránsito/ Exportación.

Etiquetado

La etiqueta de “Perishable” (Producto Perecedero) de IATA y también, donde se aplica la etiqueta “This Way Up” (esta parte arriba) la cual debe ser adjuntada a cada paquete.

Acuerdos previos



La línea aérea tendrá que tomar las precauciones para proteger la aeronave, el dispositivo de las unidades de carga (ULD) así como la carga contra los derrames de los envíos de carga húmeda. Tenga en cuenta que los gastos originados por reclamaciones de los clientes, limpieza y reparación son muy altos. Por lo tanto, la aerolínea en cuestión debe estar siempre en contacto antes de la aceptación de este tipo de carga.

Aceptación para el transporte

El estándar listo para los procedimientos de transporte de acuerdo con las Normas TACT, Sección 2.3.2. (también consulte la Unidad 2 de este manual de capacitación) debe ser seguido. Se debe prestar especial atención a las restricciones en la aceptación de la carga húmeda publicadas en las Normas TACT, Sección 2.3.3, Restricciones en la Aceptación.

Es necesario garantizar que el paquete está en buenas condiciones y que haya derrame.

Los recipientes y envases siempre deben estar firmemente cerrados

y contruidos de manera que se evite cualquier pérdida del contenido.

Las bolsas o sacos deben ser resistente al agua y estar atados firmemente contra el tamizado de los contenidos durante el transporte.

Los contenedores impermeables deben cumplir los requisitos exigidos en las Regulaciones de Mercancías Peligrosas de IATA. Estos contenedores son comúnmente utilizados para transportar vino, aceites esenciales, pintura sin restricciones, etc.

Los “Non-watertight containers” (contenedores no impermeables) deberán ser de materiales de buena calidad resistentes al agua y, además, ser contruidos para soportar el apilamiento para los niveles especificados por la línea aérea. Las Regulaciones de los Animales Vivos de IATA especifican los tipos de contenedores en donde deben ser cargados los animales.

Los contenedores para envíos húmedos deberían ser almacenados y asegurados en una posición vertical de manera que el cierre se encuentre en la parte superior.

La aeronave y/o los pisos y paredes del ULD deberán estar protegidos

por medio de láminas de plástico o lonas a fin de retener cualquier derrame o fuga.



Restos humanos

Cuando se envían restos humanos un factor importante que se debería tomar en cuenta es el aspecto emocional que involucra el proceso de envío. Eso es lo que hace este tipo de carga especial muy delicada y de

carácter urgente.

Por lo general los restos humanos son enviados de/a una funeraria aprobada y rara vez son parte del negocio de un agente. Sin embargo, si un agente se ocupa de todos los traslados de los restos humanos, el cuidado

y atención especial se debe tomar con el fin de tratar a la familia del fallecido con el mayor tacto y cortesía.

Los restos humanos son transportados ya sea como restos cremados (cenizas) o como restos no cremados (cadáveres en un ataúd).

Los restos cremados deberán ser enviados en urnas funerarias, la cuales están bien protegidas contra roturas por un empaque acolchado. Estas serán aceptadas en cualquier aeronave sin acuerdos previos.

Los restos no cremados deberán estar contenidos en un ataúd internamente soldado de plomo o zinc, que a su vez deberán ser empaquetados en un ataúd de madera. Este vuelve a ser empaquetado para estar protegido contra daños, en un caso y o puede ser cubierto con lona para que la naturaleza de los contenidos no sea evidente. El manejo de la fuerza debe haber sido atornillado al empaque exterior.

Los restos humanos no pueden ser consolidados con otras mercancías.

Mercancías con olor fuerte

General

Las mercancías con olor fuerte sólo pueden ser aceptadas cuando se envasan en recipientes impermeables sellados de tal manera que no puede escapar ningún tipo de olor del paquete.

Hay que recordar que el empaquetado insuficiente de mercancías de olor fuerte (tales como sulfuros, aceites esenciales y algunas frutas tropicales) pueden tener consecuencias molestas o incluso caras, si el olor se escapa no solo el olor puede molestar a los pasajeros a bordo de la aeronave sino que también puede penetrar y “destruir” otra carga.

Por ejemplo, la consignación de concentrado de ajo es barricas es enviado desde el Merdio Oriente a Europa. Debido a un error de construcción, una de las fugas de los contenedores de carga en la carga de la cubierta inferior de una aeronave de pasajeros, haciendo a la aeronave inservible por varios días hasta que el olor de acre (fuerte) sea eliminado.



Aceptación para el transporte

Los procedimientos de transporte listo bien conocido de acuerdo con las Normas TACT, Sección 2.3.2. (también puedes consultar la Unidad 2 de este manual de capacitación) deben ser seguidos como para cualquier otro envío. Sin embargo, se debe prestar especial atención a las restricciones en la aceptación de mercancías con olores fuertes que se publica en las Normas TACT, Sección 2.3.3, Restricciones en la Aceptación.

Carga pesada o de grandes dimensiones

Definición

La carga ordinaria que consiste de varios tamaños y pesos puede ser acomodada dependiendo el tipo de aeronave que se opera. Siempre vea dentro de las Normas TACT, Sección 8.3, Información por Línea Aérea así como en la sección 8.2, Cuadros de Carga para ver si una pieza específica es aceptada para el transporte. También verifique con la línea aérea posibles excepciones para acomodar piezas únicas de gran tamaño que las cifras indicadas como máximo en los cuadros de carga.

Nota:

Como regla general, la “oversized cargo” (carga de grandes dimensiones) es un artículo que debe ser cargado en más de una paleta de Aeronave

o que, debido a su tamaño o peso, requiera un equipo/manipulación especial para la carga y descarga.

Por otro lado, la carga “Heavy” (pesada) es un artículo que excede los 150 kg. aunque esto puede variar (mayor o menor) dependiendo en la línea aérea que este utilizando. El peso máximo permitido para cada artículo pesado depende del tipo de aeronave, las instalaciones del aeropuerto y el tiempo de terreno programado de la aeronave.