

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

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.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

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

Historia de la carga

El comienzo del transporte de carga por vía aérea se inició en 1910. Por primera vez en la historia, 10 fardos de seda fueron transportados en Estados Unidos desde Huffman Prairie volando por los campos en Dayton, Ohio en Columbus, Ohio, fue solo un viaje de 100 millas, pero esa fue la base de la industria de carga aérea de billones de dólares.

Europa siguió la innovación estadounidense y en agosto de 1911, el diario Berliner Morgenpost fue el primer envío de carga aérea europea para ser enviado desde Berlín a Frankfurt.

El servicio de correo aéreo regular se inició entre Washington DC y Nueva York en 1918. Junto con el servicio de correo aéreo, los envíos regulares de mercancías por vía aérea comenzaron en la década de 1920. En 1925, la Ford Motor Company comenzó con éxito el envío de carga aérea utilizando Express Company de Henry Ford.

El negocio de la carga aérea se expandió en la década de 1930 cuando aviones más grandes entraron en servicio, pero la carga aérea aún estaba por debajo de los pasajeros y el correo.

Sin embargo, para algunas categorías de productos compactos, ligeros y de alto valor, el transporte aéreo ha resultado muy útil. La carga aérea típica en esos días incluía joyas, flores, ropa de alta costura, rollos de película, productos farmacéuticos, reemplazos de alta prioridad y repuestos de maquinaria. Se llevaron incluso algunos animales vivos.

Después de la Segunda Guerra Mundial, cuando los aviones más grandes y eficientes estuvieron disponibles, las aerolíneas aumentaron sus operaciones de carga, y se formaron varias empresas exclusivamente de carga aérea. En este punto, casi cualquier cosa que cupiera en el fuselaje de un avión era transportada por vía aérea. Durante el puente aéreo de Berlín (1948-1949), aviones militares llevaron no sólo alimentos, sino también toneladas de carbón y equipos de construcción. Todos los tipos de ganado viajaron en aviones de carga presurizados. Perecederos, alimentos congelados, maquinaria pesada, partes de automóviles, e incluso algunos coches completos también fueron característicos de la carga aérea. Envíos más pequeños por lo general se envasan en recipientes grandes para facilitar el manejo y para reducir el robo.

Los 70's significaron un gran avance para los operadores integrados, que ofrecen entrega de puerta en puerta al día siguiente, realizada por vuelos nocturnos de los pequeños paquetes y cartas. Nuevas compañías estaban ahora compitiendo con los servicios postales nacionales. En sus primeros años, este tipo de transporte de mercancías creció más de un 17% anual. Hoy en día, hay dos factores principales que definen la elección del transporte aéreo para algunos productos: el valor de las mercancías y la velocidad con la que tienen que ser transportados. Materiales urgentes, tales como sueros, órganos de donantes humanos, piezas y documentos, muestras, mercancías peligrosas y mercancías



de gran valor, como los diamantes, el oro, los equipos electrónicos son productos comunes carga aérea.

El transporte aéreo es necesario para algunos productos alimenticios, como el Salmón y la Langosta de Irlanda o Canadá, cordero de Australia, frutas exóticas, plantas y flores. También coches caros o automóviles destinados a zonas de difícil acceso son transportados por avión. En comparación con el camión, ferrocarril y el transporte marítimo, los costos de transporte aéreo de carga tienen un alto costo por milla, y la carga aérea representa solo un pequeño porcentaje del tonelaje total movido por todas las formas de transporte. Sin embargo, muchos expedidores se benefician de la carga aérea, reduciendo inventarios, almacenajes y cargos de manipulación.

Aunque la cantidad de tonelaje de carga aérea es solo un pequeño porcentaje de la carga total, el valor de carga movilizada en el transporte aéreo, domina todos los demás modos de transporte.

OACI

La OACI es un organismo especializado de las Naciones Unidas. (“Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) - Cancillería”) Su objetivo principal es garantizar la seguridad de cualquier persona involucrada en la aviación, incluidos los pasajeros y empleados, a través del desarrollo de normas y prácticas recomendadas. Sus miembros son de 193 naciones.

Cada país requiere una organización responsable de la regulación del transporte aéreo. La estructura de estas organizaciones varía según el país, pero todos ellos son en última instancia responsables de garantizar un sistema nacional de seguro, económico y práctico de la aviación civil. Estas organizaciones son generalmente conocidas como las autoridades aeronáuticas nacionales.

El convenio internacional sobre aviación civil fue redactado en la Conferencia de Chicago en 1944, en el que se trataron temas de vital importancia para la aviación civil internacional, tales como:

- Sobrevolar territorio de los países contratantes (servicios aéreos, aduanas, normas aeronáuticas, propagación de enfermedades, tarifas, discriminación, etcétera).
- Nacionalidad de la aeronave – instalaciones (aduanas, investigación de accidentes, etcétera).
- Seguridad, documentos (reconocimiento de certificados, etcétera).
- Normas y prácticas internacionales, incluyendo aquellos de transporte de mercancías peligrosas, estadísticas, finanzas, asistencia técnica, etcétera.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

La Organización de Aeronáutica Civil Internacional fue fundada en Chicago por la Convención de Aviación Civil Internacional en el año 1947, como un cuerpo permanente en el ámbito de la Organización de las Naciones Unidas.

La OACI (ICAO en inglés) está conformada por países, los cuales son en su mayoría miembros de la ONU.

Los objetivos de OACI consisten en desarrollar los principios y técnicas para la navegación aérea internacional, y fomentar la organización y desarrollo del transporte aéreo internacional:

- Establecer normas internacionales para un mejor uso del transporte aéreo.
- Desarrollar un sistema basado en satélites para una comunicación y navegaciones más sencillas.
- Facilitar los obstáculos en las fronteras internacionales, para pasajeros y carga.
- Producir un sistema para la gestión de tráfico aéreo global para cada región geográfica.
- Desarrollar un transporte aéreo seguro, regular eficiente y económico.
- Fomentar el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos, e instalaciones de navegación aérea.
- Fomentar el desarrollo y mantenimiento de un cuerpo unido sobre el derecho aeronáutico y promover su aceptación general a nivel mundial.

La base de OACI se encuentra en la ciudad de Montreal, Canadá, además cuenta con oficinas regionales o locales en París, Dakar, El Cairo, Bangkok, Lima y México.

Estructura organizacional de OACI:

La Asamblea de OACI es un órgano soberano, integrado por todos los países miembros. El órgano rector es el Consejo, un órgano permanente, compuesto por los 33 países miembros, elegidos por la Asamblea por un periodo de 3 años.

Una de las tareas del Concilio es el de adoptar Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas e incorporarlas como Anexos de la Convención sobre Aviación Civil Internacional.

La Secretaría está dirigida por el secretario general, quien es responsable por las cinco divisiones. Estas divisiones son las siguientes:

- Oficina de Navegación Aérea
- Oficina de Transporte Aéreo
- Oficina de Cooperación Técnica
- Oficina Legal



- Oficina de Administración y Servicios

Para más información, consulte la página web de OACI: www.icao.org

Autoridades Nacionales de Aviación

Los países individuales tienen sus propios órganos de gobierno de la aviación civil, que regulan la industria del aire a nivel nacional.

Estas autoridades nacionales operan bajo varios nombres oficiales, por ejemplo:

- Autoridades de Aviación Civil (CAA)
- Federal Aviation Administration (FAA)
- Dirección General de l'Aviacion Civile (DGAC)
- Luftfahrtbundesamt (LBA)

Responsabilidades de las autoridades nacionales de aviación:

- Registro Nacional de aeronaves
- El registro y concesión de licencias a las compañías aéreas
- Certificación de navegabilidad
- Desarrollo de Rutas
- Hacer cumplir las regulaciones aéreas nacionales e internacionales
- La seguridad y la seguridad de las aeronaves

Destacados miembros de estas autoridades representan a sus países en las reuniones de la OACI.

AFAC

01 – septiembre - 2020

DECRETO por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil.

El Decreto por el cual se crea el órgano administrativo desconcentrado dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), denominado Agencia Federal de Aviación

Civil (AFAC), tiene las siguientes atribuciones:



- I. Proponer al secretario de Comunicaciones y Transportes, previo conocimiento de la Subsecretaría de Transporte, las políticas públicas y programas en materia de aviación civil y aeroportuaria, así como ejecutar las actividades necesarias para llevarlas a cabo;
- II. Ejercer la autoridad aeronáutica y emitir resoluciones en el ámbito de su competencia. Se exceptúa de lo anterior, lo relativo a las concesiones en materia de aviación civil y aeroportuaria, ya que dicha facultad es exclusiva del secretario de Comunicaciones y Transportes, correspondiendo únicamente a la Agencia Federal de Aviación Civil, presentar a consideración del secretario, por conducto de la Subsecretaría de Transporte, las solicitudes correspondientes;
- III. Interpretar para efectos administrativos, las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones jurídicas en materia de aviación civil y aeroportuaria, así como ejecutar en el ámbito de su competencia los Tratados Internacionales en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;
- IV. Regular, coordinar, vigilar y controlar los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, el funcionamiento de los aeródromos civiles, los servicios aeroportuarios y complementarios, así como sus instalaciones y equipo;
- V. Disponer el cierre o suspensión parcial o total de los aeropuertos y aeródromos civiles cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas y/o por el incumplimiento de las disposiciones relativas a las modalidades de la prestación de los servicios, de conformidad con las leyes, reglamentos y demás normatividad aplicable;
- VI. Promover la coordinación del transporte aéreo con otros modos de transporte para conformar un sistema integral de adecuada conectividad, entre los organismos, órganos, unidades administrativas y demás autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;



VII. Establecer, vigilar y, en su caso, modificar las condiciones de operación a que debe sujetarse

el tránsito aéreo en los espacios que deben ser utilizados con restricciones para garantizar la

seguridad, en coordinación con la autoridad competente;

VIII. Someter a consideración del Secretario de Comunicaciones y Transportes, previo conocimiento de la Subsecretaría de Transporte, los lineamientos para el desarrollo de infraestructura aeroportuaria, así como las ayudas a la navegación aérea, control de tránsito aéreo y las comunicaciones aeronáuticas, de conformidad con las necesidades que se deben

satisfacer en materia de transporte aéreo;

IX. Someter a consideración del Secretario de Comunicaciones y Transportes, previo conocimiento de la Subsecretaría de Transporte, las solicitudes de concesión para la prestación

de los servicios de transporte aéreo nacional regular y otorgar los permisos y autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional no regular, internacional regular, internacional no regular, privado comercial y, en su caso, privado no comercial, así como organizar en coordinación con la Dirección General de Autotransporte Federal o con los

Centros SCT, la prestación de los servicios de autotransporte federal que se otorguen por el área competente

IATA

La International Air Transport Asociación, IATA es un organismo de comercio internacional, creada por un grupo de compañías aéreas. La misión de IATA es representar, liderar y servir a la industria aérea. IATA define las reglas y regulaciones aéreas miembros.

La oficina ejecutiva IATA se encuentra en Ginebra, Suiza. Actualmente, IATA cuenta con oficinas en acreditadas en más de 117 países.

- Programa de agencias de carga, que proporciona Agentes de Carga IATA, con el reconocimiento del sector de su competencia financiera y profesional y dar a las compañías aéreas una red de distribución mundial de agentes autorizados para vender sus productos.

- Conferencia de Agencias de Carga, que trabaja en el fortalecimiento de las capacidades de la industria, promoviendo la reputación de la industria y mejorar el éxito comercial tanto para las líneas aéreas y agentes participantes.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

- Sistema de Liquidación de Cuentas de carga, lo que simplifica el ajuste de cuentas entre los intermediarios y transportistas de carga, lo que reduce los costes y proporcionar servicios mejorados a los agentes y operadores por igual.

- Conferencia de Servicios de Carga, que establece normas para los procedimientos de la industria de carga y desarrolla posiciones comunes de la industria en materia de servicios de carga.

Historia y Metas

IATA fue fundada en 1945 para representar y servir al sector aéreo en el nuevo entorno mundial y el período de gran expansión de los servicios aéreos civiles después de la Segunda Guerra Mundial. Es la sucesora de la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional, establecida en La Haya, en los inicios del transporte aéreo regular en 1919.

Los objetivos de la IATA están claramente establecidos en sus estatutos:

1. Promover un transporte aéreo seguro, regular y económico para el beneficio de los pueblos del mundo, fomentar el comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados a los mismos.
2. Proporcionar los medios para la colaboración entre empresas de transporte aéreo contratados directa o indirectamente en el servicio de transporte aéreo internacional.
3. Cooperar con la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI – en Montreal, Canadá, y con otras organizaciones internacionales.

Por más de 70 años, la IATA ha desarrollado las normas comerciales que establecen una industria global. Hoy en día, la misión de IATA es representar, liderar y servir al sector aéreo. Sus miembros incluyen a más de 260 compañías aéreas – de pasajeros más importantes del mundo y aerolíneas de carga, entre otros – que representan el 83 por ciento del tráfico aéreo internacional regular.

Representar...

IATA busca mejorar la comprensión de la industria en la toma de decisiones e incrementar la conciencia de los beneficios que aporta a las economías de la aviación nacional y mundial. Lucha por los intereses de las aerolíneas de todo el mundo, desafiando las reglas y gastos que no son razonables, la manteniendo los reguladores y gobiernos a que rindan cuentas, y la lucha por una regulación sensata.

Dirigir...

Objetivo de IATA es el de ayudar a las aerolíneas a que se ayuden a sí mismas mediante la simplificación de los procesos y el aumento de la comodidad de los pasajeros mientras se reducen los costos y se mejora la eficiencia. La innovadora iniciativa de simplificación del negocio es crucial en esta área. Por otra parte, la seguridad es primordial para IATA y el objetivo número uno de IATA es mejorar continuamente las normas de seguridad,



especialmente a través de las Auditorías de la Seguridad de Operaciones de IATA (IATA's Operations Safety Audit – IOSA). Otra de las preocupaciones principales es el de minimizar el impacto del transporte aéreo sobre el medio ambiente.

Servir...

IATA asegura que las personas y las mercancías puedan circular por la red global de aerolíneas tan fácilmente como si estuvieran en una única compañía aérea en un solo país. Además, se proporciona apoyo profesional esencial a todos los accionistas del sector con una amplia gama de productos y servicios de expertos, tales como publicaciones, capacitación y consultoría. Los sistemas financieros de la IATA también ayudan a los transportistas y a maximizar los ingresos de la industria turística.

FIATA

La Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA) es

la organización de las asociaciones de agentes de transportes nacionales y compañías individuales de transporte en todo el mundo.

Su nombre abreviado, FIATA, se deriva de su título en francés “Federación Internacional des Associations de Transitaires et Assimilés”.

El término “Asimilés”, no se refleja en el idioma inglés, indica que la membresía de la FIATA no se limita a la industria de la expedición de mercancías, sino que se extiende a las empresas relacionadas, tales como las aduanas, corretaje de barcos o aeronaves, almacenamiento, transporte, consolidación, etc. que forman parte del transporte internacional.

FIATA fue fundada en Viena en 1926 para hacer frente a los problemas derivados de la expansión de la industria de la expedición de mercancías internacional. FIATA, una organización no gubernamental, representa en la actualidad una industria que abarca aproximadamente 40.000 empresas transitarios (a veces descrita como la “Arquitectos del Transporte”) en 150 países.

FIATA tiene un estatus consultivo ante el Consejo Económico y Social (ECOSOC) de las Naciones Unidas, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Comisión Económica para Europa (CEPE / ONU), y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (UN / CESPAP).

Es reconocido como el representante de la industria de la expedición de mercancías por muchas otras organizaciones no gubernamentales, autoridades gubernamentales, organizaciones internacionales privadas en el ámbito del transporte, tales como la Cámara Internacional de Comercio Internacional (CCI), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Unión Internacional de Ferrocarriles, la Unión Internacional de Transportes, la Organización Mundial de Aduanas, etc.



En resumen, FIATA es la mayor organización no gubernamental en el campo del transporte. Su influencia es a nivel mundial.

FIATA está estructurado en institutos, órganos consultivos y grupos de trabajo, los que cada uno, a su vez, se ocupan de todos los aspectos que afecta el movimiento de carga internacional.

Los objetivos principales de FIATA son los siguientes:

- Unir a toda la industria de transporte de carga a nivel mundial;
- Representar, promover y proteger los intereses de la industria, mediante la participación en calidad de asesor o experto en las reuniones de organismos internacionales relacionados con el transporte;
- Familiarizar el comercio y la industria, y el público en general con los servicios prestados por los transportistas de carga, a través de la difusión de información;
- Mejorar la calidad de los servicios prestados por los promotores de cargas por medio del desarrollo y la promoción de documentos de expedición uniforme, las condiciones estándar de comercio, etc.;
- Ayudar a los miembros de la industria, proporcionando capacitación profesional de promotores de carga, asesoramiento y asistencia con problemas con el seguro de responsabilidad civil, la implementación del intercambio electrónico de datos (EDI), y otras nuevas tecnologías y / o procedimientos.

Se puede obtener más información sobre FIATA, escribiendo a:

FIATA Air Cargo Institute

Schaffhauserstrasse 104

CH – 8152 Glattpburg

Suiza

Para más información, sírvase consultar la página web de FIATA: www.fiata.com

Agencia Nacional de Aduanas de México

DOF: 14/07/2021

DECRETO por el que se crea la Agencia Nacional de Aduanas de México como un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

DECRETO

Artículo 1. Se crea la Agencia Nacional de Aduanas de México como un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dotado de

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

autonomía técnica, operativa, administrativa y de gestión, que tendrá el carácter de autoridad fiscal y aduanera y facultades para emitir resoluciones en el ámbito de su competencia.

Artículo 2. La Agencia Nacional de Aduanas de México tiene por objeto organizar y dirigir los servicios aduanales y de inspección, para aplicar y asegurar el cumplimiento de las normas jurídicas que regulan la entrada y salida de mercancías del territorio nacional, así como las relativas al cobro de las contribuciones y aprovechamientos aplicables a las operaciones de comercio exterior, en cumplimiento de las atribuciones ejecutivas que le confiere este Decreto, así como aquellas que le sean expresamente instruidas por el Secretario de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 3. El domicilio de las oficinas centrales de la Agencia Nacional de Aduanas de México será el que determine el Ejecutivo Federal. Asimismo, contará con oficinas en las entidades federativas y sus plazas más importantes, así como en el extranjero, a efecto de garantizar una adecuada desconcentración geográfica, operativa y de decisión en asuntos de su competencia conforme a este Decreto, al Reglamento Interior que expida el Presidente de la República y a las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 4. La Agencia Nacional de Aduanas de México, para la realización de su objeto contará con los siguientes recursos:

- I. Los bienes muebles e inmuebles, recursos materiales, tecnológicos y financieros que le sean asignados;
- II. Los fondos y fideicomisos que se constituyan o en los que participe en representación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para tales fines;
- III. Los ingresos que obtenga por la prestación de servicios y gastos de ejecución, y
- IV. Las asignaciones que establezca el Presupuesto de Egresos de la Federación.

Artículo 5. La Agencia Nacional de Aduanas de México tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Recaudar las contribuciones y aprovechamientos aplicables a las operaciones de comercio exterior y sus accesorios de acuerdo con la legislación aplicable y conforme a los tratados internacionales de los que México sea parte, cuando estas atribuciones deban ser ejercidas por las autoridades aduaneras;
- II. Dirigir los servicios aduanales y de inspección, en los términos que prevean las disposiciones aplicables; así como realizar operativos correspondientes en términos de las disposiciones legales aplicables, a la verificación de la legal estancia de mercancías en territorio nacional y de mercancías en transporte, incluyendo su verificación de origen; embargar o asegurar las mercancías de las que no se acredite su legal estancia en el país y resguardarlas en calidad de depositario;
- III. Administrar los padrones de importadores, de importadores de sectores específicos y de exportadores sectoriales;

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

- IV. Representar el interés de la Federación en controversias fiscales y aduaneras, relacionadas con la entrada, tránsito o salida de mercancías de o en el territorio nacional;
- V. Determinar y liquidar las contribuciones y aprovechamientos aplicables a las operaciones de comercio exterior y sus accesorios;
- VI. Coordinarse con las fuerzas armadas e instituciones de seguridad nacional y de seguridad pública para preservar la seguridad en los puntos de acceso al país;
- VII. Solicitar y proporcionar a otras instancias e instituciones públicas, nacionales o del extranjero, el acceso a la información necesaria para evitar la evasión o elusión fiscales en materia aduanera y otros ilícitos o infracciones, de conformidad con las leyes y tratados internacionales en materia aduanera;
- VIII. Vigilar y asegurar el debido cumplimiento de las disposiciones fiscales y aduaneras, relacionadas con la entrada, tránsito o salida de mercancías de o en el territorio nacional y, en su caso, ejercer las facultades de comprobación previstas en dichas disposiciones;
- IX. Participar en la negociación de los tratados internacionales que lleve a cabo el Ejecutivo Federal en materia aduanera, así como celebrar acuerdos interinstitucionales en el ámbito de su competencia;
- X. Proporcionar, bajo el principio de reciprocidad, la asistencia que le soliciten instancias supervisoras y reguladoras de otros países con las cuales se tengan firmados acuerdos o formen parte de convenciones internacionales en materia aduanera de las que México sea parte, para lo cual, en ejercicio de sus facultades de inspección, podrá recabar respecto de los contribuyentes y terceros con ellos relacionados, la información y documentación que sea objeto de la solicitud;
- XI. Fungir como órgano de consulta del Gobierno Federal en materia aduanera;
- XII. Proponer para aprobación superior la política de administración aduanera y ejecutar las acciones para su aplicación;
- XIII. Diseñar, administrar y operar los datos estadísticos suficientes que permitan elaborar de manera completa los informes que en materia de recaudación federal e inspección debe rendir el Ejecutivo Federal al Congreso de la Unión, en las materias de su competencia;
- XIV. Emitir las disposiciones de carácter general y acuerdos administrativos necesarios para el ejercicio eficaz de sus facultades, así como para la aplicación de las leyes, tratados y disposiciones que con base en ellas se expidan, relacionadas con la entrada y salida de mercancía del territorio nacional;
- XV. Mantener coordinación con el Servicio de Administración Tributaria sobre la información necesaria para la correcta administración, recaudación y contabilidad de las contribuciones y aprovechamientos federales y sus accesorios;

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

XVI. Contribuir con datos oportunos, ciertos y verificables al diseño de la política de administración aduanera;

XVII. Representar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ante las autoridades administrativas y jurisdiccionales, dentro de los procedimientos penales relacionados con los delitos competencia de la Agencia Nacional de Aduanas de México, en su carácter de víctima u ofendido, como coadyuvante o asesor jurídico de la misma, por sí o a través de los abogados que tenga adscritos, y

XVIII. Las demás que sean necesarias para llevar a cabo las previstas en este Decreto, su reglamento interior y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Agente de carga

La industria de la carga aérea ya representa una parte vital del sistema de transporte internacional, esencial para el comercio mundial, especialmente con la introducción de fuselaje ancho y de carga (toda la carga) las aeronaves.

Agencias de carga aérea son o empresas independientes dedicadas principalmente a la transmisión de carga por vía aérea, o departamentos importantes de las empresas multimodales.

Agencias de carga aérea, actúan como intermediarios entre los cargadores / consignatarios y las compañías aéreas, la realización de una amplia y variada gama de servicios, que actúan como agentes de carga de la IATA, así como los preparadores.

Desde finales de la década de 1940, las compañías aéreas miembros de la IATA han fomentado la creación de agencias de carga aérea mediante el establecimiento de requisitos mínimos para la cualificación profesional del personal, así como para los equipos y las inversiones de capital.

Aprobado por la IATA, se llaman registrados IATA Agentes de Carga.

Ahora hay cerca de 4.775 empresas pequeñas, medianas y grandes empresas acreditadas como IATA Cargo Agentes en todo el mundo (incluidos los EE. UU.), que proporcionan un importante vínculo entre el comercio mundial y la industria del transporte.

Los empleados de una agencia de carga aérea generalmente se asignan tareas específicas, pero la eficiencia en el desempeño de ellas en gran medida depende de su conocimiento de las actividades generales de la empresa para la que trabajan.

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

Sin embargo, junto con el crecimiento de la carga aérea, el agente de carga IATA se ha desarrollado a partir de un agente que actúa como un cliente de las aerolíneas de IATA.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

A fin de comprender plenamente los problemas inherentes al funcionamiento de un agente de carga de IATA, deben ser considerados en el contexto de las actividades generales que tienen lugar en el transporte aéreo.

La manipulación de mercancías resulta ser una cuestión muy técnica. El agente de carga de IATA necesita tener un conocimiento comercial completo sobre la distribución del producto en todas las etapas, desde la fabricación hasta la comercialización y venta. También deben entender los complejos requisitos, jurídicos y documentales, y estar al tanto de las condiciones físicas que prevalecen en una multitud de mercados, siendo cada uno diferente.

El agente debe estar bien informado sobre los envíos mixtos, los tamaños, las densidades de peso (volumen), las restricciones de capacidad, normas relativas a las limitaciones de peso, la carga de contenedores y el transbordo en los puntos de transferencia. Se deben reconocer las condiciones locales que pueden afectar en el transporte.

Las reglamentaciones complejas, tales como las de mercancías peligrosas y animales vivos, los detalles de las diversas tarifas misceláneas inherentes a la manipulación de la carga, una apreciación de las complejidades legales que afectan a los derechos de disposición de mercancías, daños, seguros, licencias, debe aprenderse todo en un corto período de tiempo para su aplicación – 24 horas al día, todos los días.

El movimiento de carga es una actividad comercial muy competitiva con un considerable margen de error, y abundantes oportunidades para que los errores puedan convertirse en futuros desastres. El cargamento no se puede hablar, no puede protestar si se extravía, si carece de la debida documentación o si está etiquetado erróneamente. El agente de carga de IATA debe evitar cometer errores. Su error puede producir la pérdida de un cliente cuyo tráfico se mueve casi todos los días del año.

Si la carga se arruina y si se pierde, el cliente estará totalmente libre de culpa. Cada error en el manejo de carga puede tener efectos de gran alcance, independientemente de toda proporción con el tamaño o el valor del envío en cuestión. Una pequeña orden, si se manipula de manera adecuada, puede conducir a un buen negocio durante un período prolongado de tiempo.

Para poder registrarse en IATA, el solicitante debe presentar pruebas de su capacidad para desarrollar la actividad de carga aérea, y poseer personal calificado, instalaciones adecuadas y los recursos financieros necesarios para llevar a cabo la comercialización, manejo de la seguridad de procesamiento y documentación relacionada con sus actividades. Los requisitos específicos varían de un país a otro, pero los principales requisitos Punto Clave de Aprendizaje se puede describir como:

- Personal calificado y debidamente capacitado, en particular con respecto a la manipulación de aceptación / de mercancías peligrosas;
- Posición financiera;

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

- Instalaciones de trabajo adecuados y las instalaciones de carga y descarga, y

- La promoción activa y la venta de transporte aéreo internacional de carga.

Los procedimientos de acreditación de IATA de carga agencia de registro, que se han establecido desde hace muchos años de manera uniforme en todo el mundo, ahora con sus actividades. debe responder a las necesidades de los distintos mercados, así como las presiones políticas.

Los derechos y obligaciones de un agente de carga de la IATA se establecen en las resoluciones de IATA aplicables, publicado en el MANUAL DE AGENTES DE CARGA IATA, que es distribuido a todos los agentes de carga IATA registrados.

Los principales derechos y obligaciones de los agentes de carga IATA son los siguientes:

- Un agente de carga IATA registrado puede obtener reservas de hojas de ruta aérea internacional y líneas de crédito de las aerolíneas.

- Un agente de carga IATA registrado también puede ser designado como representante en las distintas aerolíneas que consideran que las actividades del agente les son valiosas, así como de común acuerdo o conformidad.

- Los agentes de carga IATA recibirán una comisión de las aerolíneas de IATA sobre la carga de exportación.

- Los agentes de carga IATA deberán presentar las remesas a las aerolíneas “LISTAS PARA EL TRANSPORTE”.

- El pago de los gastos de transporte aéreo está estrictamente regulada y los agentes deben pagar todas las cuentas de mercancías dentro de un plazo estipulado, o la compañía debe informar sobre la demora en cuestión a IATA.

- Los agentes de carga IATA pueden perder su registro debido a un constante pago tardío de cuentas de carga.

Los agentes de carga designados por las aerolíneas IATA, realizan sus actividades en su nombre, como una red de comercialización para el producto las aerolíneas de carga.

Cabe destacar que las aerolíneas y agentes de carga IATA, ambos implicados en el esquema de transporte, podría ser más bien ser considerados como socios en una empresa común, donde la cooperación es de vital importancia.

AEROLÍNEAS IATA + AGENTE DE CARGA IATA = SOCIOS

En efecto, esa cooperación ha existido por muchos años y se mantiene, como lo es en el interés mutuo de las aerolíneas y los agentes para proveer de servicios de alta calidad para el público consignador; por ejemplo, exportadores e importadores.

El agente de carga de la IATA ofrece servicios a los consignadores, en relación con la exportación de sus mercancías y ayuda al consignatario, respecto a las importaciones.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

A fin de entender estas relaciones, es importante tener una idea general de la naturaleza de las actividades que realiza un agente de carga IATA.

Algunos de los servicios habituales que realiza un agente de IATA son los siguientes:

- Ayudar al público consignador con información sobre todos los requisitos del país (es) del cual se importa, no sólo cuando se ha concluido el contrato de ventas de exportación, sino también la hora de negociar el contrato de venta.
- Proveer de instalaciones y procesos de seguridad para la aceptación o la recolección de los envíos de exportación de los consignadores;
- Organizar una recolección de las premisas de los consignadores;
- Preparar la documentación de las aerolíneas, es decir, completar las hojas de ruta aérea internacional incluyendo todas las tarifas, y asegurándose de que las facturas y la documentación comercial cumplen todos los requisitos para el movimiento de aire y de las autoridades aduaneras;
- Comprobar que las licencias de exportación e importación (en el lugar de destino) están en orden y cumplen en su totalidad con las reglamentaciones gubernamentales;
- Garantizar que los certificados de empaque y la Declaración del Consignador final o certificación (en el caso de mercancías peligrosas o animales vivos), los cuales son suministrados por los exportadores, conforme con el gobierno y las normas de IATA;
- Contratar un seguro para los clientes;
- Organizar el transporte de la mercancía, reservar espacio con las aerolíneas, y la programar la entrega de las mercancías en los aeropuertos;
- Realizar seguimiento de los movimientos de los envíos.

Consolidador de carga

El consolidador es una agencia de transporte de carga especializada en la consolidación de aire (grupaje).

Una agencia de transporte de carga puede ser tanto un agente de carga IATA y consolidador.

En algunos países, el consolidador debe tener licencia.

Muy a menudo, agentes de carga aérea aprovechan la estructura de las tarifas, estableciendo las consolidaciones para el beneficio económico mutuo de los clientes y agentes.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

El sistema de tarifas, que ofrece tarifas más bajas para grandes envíos, resulta ventajoso para el consolidador juntar una serie de pequeños envíos, logrando así obtener una tarifa baja en el envío total.

Este servicio de consolidación ofrece tarifas de envío más bajas que si se tratase de enviar pequeños envíos de forma individual.

El consolidador es un transitario o agente IATA especializada en la consolidación de aire (grupaje).

La consolidación requiere el uso de infraestructura, tales como almacenaje, etc.

En consecuencia, el consolidador necesita que estos costos (gastos) estén compensados con la diferencia en los costos de flete (margen).

Actuando como un consolidador, el agente de carga de la IATA vende su propio sistema de transporte a su propia tarifa y, en consecuencia, también asume la responsabilidad de una compañía de transporte. Por lo tanto, el consolidador posee un alcance de actividades mucho más amplio, servicios y operaciones en comparación a un agente de carga, debido a la naturaleza de su función.

Los agentes de carga IATA envían, a través de aerolíneas regulares, los envíos individuales que están documentados y se envían por separado a las tarifas normales de aerolíneas publicadas.

El consolidador reúne un número de remesas individuales y los envía como carga a granel en una Guía Aérea de la aerolínea. Esta práctica se conoce como consolidación.

El consolidador puede enviar varias remesas como un envío a un destino común. Este tipo de carga será consignada a su representante, que es conocido como el desconsolidador, cuya misión es desconsolidar y organizar la compensación por sí mismo u otra persona perteneciente a otra parte de cada remesa individual dentro de la consolidación.

El consolidador ofrece a sus clientes una amplia gama de servicios, además de los proporcionados por el Agente de Carga IATA. La responsabilidad del consolidador va más allá de la entrega del envío a la línea aérea en el aeropuerto de salida. Se extiende a la recuperación de la expedición en destino por la compañía aérea y, cuando así se solicite, para su entrega al destinatario, incluidos los aspectos de seguridad.

El consolidador puede realizar dos funciones:

- La de un vehículo (en algunos países se llama portadora indirecta porque el consolidador no opera la aeronave) por el cual el consolidador es responsable ante el transportista, en concepto de principal, para el transporte de las mercancías. Esto se aplica a cada uno de los embarques en la consolidación.
- Que, de capital en relación con la línea aérea, como vehículo, para el transporte de toda la consolidación como un envío.



Algunas de las principales funciones del consolidador en relación con el tráfico de exportación son:

- Asumir la responsabilidad de la consolidación de la carga;
- Entregar la carga a granel a las aerolíneas listas para su transporte;
- Las operaciones de embarque de carga en los aviones de ULD (dispositivos de unidad de carga) para su entrega a las aerolíneas listas para su transporte;
- Seguir los movimientos de carga, incluyendo el transbordo y continuación del viaje hasta la entrega final.

Los consolidadores también brindan una amplia gama de servicios relacionados con el tráfico de importación, sea a través de sus sucursales propias en el extranjero o por acuerdo con los desconsolidadores local.

Estos servicios incluyen:

- Preparar el despacho de aduanas y la entrega (en la puerta);
- Organizar el pago de los derechos de importación y los impuestos de los destinatarios (sólo en algunos países);
- Procesar la re-documentación de las mercancías para su reexportación;
- Asumir la responsabilidad de la transferencia interna en garantía hasta la compensación final.

Con el fin de obtener tarifas inferiores por medio de grandes envíos consolidados, es necesario examinar las estructuras de tarifas.

Como se describe en la Unidad 10 de este curso, las tarifas de las aerolíneas ofrecen una variedad de tarifas:

- Una TARIFA MÍNIMA básica que se aplica a pequeñas remesas;
- TARIFAS DE CARGA GENERAL (GCR), basado en una escala de peso, ofrece las tarifas más bajas para los puntos interrupción de mayor peso de la carga general;
- TARIFAS DE MERCANCÍAS ESPECÍFICAS(SCR), con puntos de interrupción de peso de eliminación variados, se aplican a categorías específicas de mercancías descritas en una lista numerada de IATA;
- Las CLASES DE TARIFAS proporcionan un porcentaje fijo de recargo o descuento en las tarifas de carga general (GCR) para ciertas clases de mercancías.
- Los otros tipos de tarifas son TARIFAS ULD (aplicable a las unidades de carga; es decir, palés y contenedores).

Estas tasas cotizan tarifas fijas por ULD con una tarifa mínima de peso

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

con tarifas para exceso de peso, para fomentar las cargas más densas en los contenedores.

La tarifa mínima de peso establecida para cada ULD es, en efecto, el peso mínimo exigible, y la tarifa para exceso de peso es una tarifa por el peso superior al peso mínimo.

Cuando un consolidador brinda servicio de consolidación / grupaje, puede hacer de éste el elemento más rentable de todas sus operaciones.

La capacidad de juntar los cargamentos y obtener el beneficio de las tarifas favorables de las aerolíneas, mientras que cobra a los clientes una tarifa de consolidador, que es inferior a las tasas de las aerolíneas, puede producir un interesante nivel de ganancias para el consolidador.

Asimismo, las aerolíneas establecen una restricción de densidad en todas las tarifas de peso y ofrecen un descuento por volumen de 6.000 centímetros cúbicos o 366 centímetros cúbicos por kilogramo (166 pulgadas cúbicas por libra).

La consolidación puede permitir que el agente logre tener una buena densidad de carga promedio, compuesta por productos distintos, tanto de alta como de baja densidad.

Al consignador de las mercancías de baja densidad se le puede cobrar una tarifa en función al volumen, mientras que el consolidador puede evitar pagar esta tarifa más alta a una aerolínea por toda la consolidación.

Esto puede mejorar sustancialmente los márgenes de ganancia, en el caso que una carga de buena base que esté por encima de la densidad de carga promedio esté disponible con regularidad.

En circunstancias ideales, el riesgo puede ser mínimo al buscar deliberadamente carga de baja densidad y al ofrecer una tarifa favorable para expandir el total del tráfico aéreo.

El margen de aumento del tráfico aéreo desviado del transporte de superficie mejorará los ingresos de la consolidador, así como el descuento por volumen es mucho más generoso en el transporte aéreo, que en el transporte de superficie.

Los consolidadores deben ser conscientes que ciertos tipos de productos requieren una manipulación especial, tales como CARGA VALIOSA, ANIMALES VIVOS, RESTOS HUMANOS, VALIJA DIPLOMÁTICA no deben incluirse en la consolidación. (Normas TACT 3.9.2 / 1). Sin embargo, bajo ciertas condiciones, las MERCANCÍAS PELIGROSAS están permitidas en la consolidación.

TACT es una publicación que contiene normas y tarifas oficiales de las aerolíneas de carga.

El desconsolidador

El desconsolidador es un agente en lugar de destino que fracciona las consolidaciones en partes individuales.

La función del desconsolidador, además de organizar el despacho de aduanas o transferir a otro agente cuando el destinatario lo requiera, tiene la responsabilidad con el consolidador



de cobrar de todos los cargos originados en el lugar de destino y transferirlos de manera inmediata al consolidador al punto de origen.

Estos cargos serán cobrados al destinatario, o al agente del destinatario, y las sumas serán remitidas al consolidador.

Si los elementos de una consolidación son enviados de acuerdo con las instrucciones indicadas que aparecen en la Guía Aérea interna hacia un destino más allá del punto de desconsolidación, el desconsolidador entregará una nueva hoja de ruta de la aerolínea, y organizará la transmisión de esos artículos, emitiendo una factura al consolidador con los cargos incurridos del nuevo sector.

Es habitual que a un desconsolidador se le pague por sus servicios, ya sea por una tarifa por cada Guía Aérea interna o, en función de un acuerdo previo con el consolidador, al recibir una parte de los beneficios de la consolidación. En el caso de un flujo de tráfico de dos vías, las empresas involucradas pueden tener los acuerdos de reciprocidad con su interés mutuo.

El ENVÍO DIRECTO es entregado por el agente de carga de IATA, quién actúa en calidad de representante autorizado por sus directores, las aerolíneas de IATA.

La GUÍA AÉREA que cubre la emisión del envío directo, es emitido por el agente de carga de IATA, y muestra los nombres y las direcciones del remitente y el destinatario.

El consolidador entrega el ENVÍO CONSOLIDADO, quien actúa en calidad de cliente de las aerolíneas de IATA.

La Guía Aérea, que cubre el envío consolidado, es un documento de transporte para las aerolíneas de IATA y es emitido por el consolidador.

El consolidador se muestra como el remitente y el desconsolidador, como destinatario.

Documentos para el transporte aéreo

En cuanto a las aerolíneas, la documentación para el despacho de un envío consolidado es el mismo que para un envío individual.

Guía aérea

Una GUÍA AÉREA MAESTRA (MWB) resulta ser el mismo documento de la aerolínea que se utiliza para envíos directos, no consolidados.

Para las consolidaciones, la Guía Aérea Maestra mostrará al desconsolidador como el destinatario y mostrará una consolidación más paquete suelta o un contenedor de sellado único, que indica contener que se está enviando un número específico de envíos individuales.



La Guía Aérea Maestra será PREPAGADA o por COBRO DE PORTES (HWB) (pagado en destino).

El consolidador expide su propia hoja de ruta de aéreo denominada GUÍA AÉREA INTERNA (para cada envío individual, y cada cliente recibe una copia para identificar su envío. La aerolínea no tiene funciones en las condiciones de pago cotizado en la Guía Aérea Interna.

Todas las Hojas de Ruta Aérea Internas serán enviadas con la consolidación en un sobre cerrado, acompañado de una lista o manifiesto de carga en la que se especificarán todos los componentes (los envíos individuales) por el número de la hoja de ruta interna, de modo que la carga pueda identificarse. Se adjuntará el sobre cerrado a la Guía Aérea Maestra.

En resumen, la Guía Aérea Maestra cubre varios envíos individuales agrupados, mientras que se emite una Guía Aérea Interna para cada envío individual.

En cuanto a las aerolíneas, la documentación para el despacho de un envío consolidado, resulta ser el mismo para un envío individual.

Etiquetado

Las etiquetas de identificación de carga adjuntadas en los paquetes de envíos individuales en la consolidación mostrarán tanto el número de la Guía Aérea Maestra y el número de la Guía Aérea Interna.

Operación del agente de carga

Agencias de carga aérea desempeñan un papel esencial en la venta de los beneficios del transporte de carga aérea a los clientes y en la preparación de los envíos para su transporte. Dos aspectos de las operaciones de los agentes de carga aérea, incluidos los documentos que los agentes de carga aérea deben proporcionar previamente a los clientes, transportistas y autoridades aduaneras, tales como cartas de porte aéreo, facturas comerciales y documentos de despacho de aduana. Los principales requisitos de la Resolución IATA 833, que se aplican a la preparación de un envío que está listo para el transporte.

Agentes de carga aérea también pueden proporcionar una variedad de servicios de valor añadido asociados a la carga aérea, incluyendo el embalaje, flete, corretaje de aduanas, la distribución, el transporte combinado y expreso / mensajero servicios.

La función principal de un agente de carga aérea consiste en promover el transporte de carga por vía aérea a nivel mundial.

Se pueden transportar la mayoría de tipos de carga en aviones de amplia capacidad que en la actualidad se encuentran disponibles en todo el mundo.

La situación del mercado determina si es que existe o no demanda de ciertos productos.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Si existe demanda, la mercancía puede entregarse, independientemente de los costos, incluso si los gastos de transporte son mayores al precio de producción.

Es una tarea importante para el agente, realizar estudios de mercado, y llenar el avión con todos los tipos de mercancías.

Cuando se actúa en base a la investigación de mercado, el agente debe estar al tanto constantemente de las normas y condiciones internacionales de los términos comerciales, es decir, la última versión de los INCOTERMS® (International Commercial Terms).

En consecuencia, los cursos de formación en las relaciones sobre la venta, Mercadeo, conocimiento del producto y las relaciones con el cliente, deben tomarse en cuenta cuando sea posible.

El agente de carga de la IATA deberá presentar los envíos a la aerolínea **LISTA PARA EL TRANSPORTE**

De acuerdo con los requisitos de la Resolución 833 de IATA, el cual se presenta a continuación solo con fines informativos.

RESOLUCIÓN 833 ENVÍOS LISTOS PARA TRANSPORTACIÓN

Se resuelve que:

1. Un Agente de Carga IATA deberá entregar (o hacer los arreglos para la entrega de) envíos a las Aerolíneas miembros de IATA listos para su transporte.

2. Como es usado en la Resolución los siguientes requerimientos han sido cumplidos en orden de alistar un envío para su transporte:

2.1 La guía aérea deberá ser emitida de acuerdo con la Resolución 600^a, exacta y completada en todos los aspectos; No más de las siguientes partes deberán ser retirados del conjunto de la guía aérea por un Agente de Carga IATA:

2.1.1 Original 3 (Para su envío)

2.1.2 Copia 9 (Para el agente)

2.1.3 Original 1 (Para uso de la línea aérea) Cuando se requiera por los miembros que la guía aérea sea emitida.

Los montos de desembolso y cualquier cargo aplicable, será colocado en la Guía Aérea de acuerdo con la Resolución 614;

2.3 (a) Todos los documentos necesarios para:

2.3 (a)(i) Determinar la naturaleza de las mercancías

2.3 (a) (ii) Para la transportación de cada embarque, incluyendo todos los requerimientos exigidos por los cuerpos gubernamentales.



2.3 (b) el llenado de la guía aérea y adjuntarlos para su comprobación.

2.4 Cuando el agente y miembro IATA han acordado que datos de la guía aérea con respecto al embarque se transmitirán por medios electrónicos, el agente deberá transmitir estos datos a fin de llegar a tiempo al miembro IATA, antes de remitir los envíos a los miembros en los puntos de aceptación.

2.5 Los contenidos de cada embarque serán debidamente embalados de manera que resistan las condiciones de incidencias normales de transportación, además de que en caso de Mercancías Peligrosas se cumpla con las provisiones de la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas de la IATA.

2.6 Todos los paquetes de un embarque deberán ser marcados y etiquetados de acuerdo con la Resolución 600, 606, 607 y cuando sea apropiado con la Reglamentación de Mercancías Peligrosas de la IATA.

2.7 Las etiquetas y marcas en todos los paquetes deberán ser completamente visibles y todas las marcas y etiquetas innecesarias (viejas, embarques anteriores) deberán ser eliminadas.

3. MERCANCIAS PELIGROSAS

3.1/3.1.1 Todos los envíos que contengan mercancías peligrosas deberán cumplir con la Reglamentación de Mercancías Peligrosas de la IATA.

3.1.2 La Declaración del Expedidor de Mercancías Peligrosas debidamente llenada y firmada, como se establece en la Reglamentación de Mercancías Peligrosas de la IATA, Será provista por el expedidor o un agente autorizado; Los envíos mixtos que incluyan mercancías peligrosas cumplirán con las provisiones de la Resolución 600;

3.1.3 En caso de que algún miembro IATA entrará en posesión de información que indica una tergiversación o violación de IATA Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas, incluyendo la Declaración del remitente, al Agente de Carga IATA, como miembro notificará sin demora de dicha falsedad o violación a la administradora de la Agencia, que deberá presentar una queja en contra del Agente de Carga IATA, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las reglas de la agencia de carga.

3.2 Los envíos entregados a los Miembros IATA deberán ser preparados y estar listos para el transporte de acuerdo con los controles de seguridad e instrucciones provistas de tiempo en tiempo por dicho miembro.

Documentación

El documento principal necesario para el transporte de carga aérea, es la Guía Aérea de la aerolínea.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Sin embargo, la Guía Aérea no es el único documento necesario. Otros documentos adicionales tendrán que elaborarse en el proceso de traslado de carga aérea desde su punto de origen hasta su destino final.

El despacho de aduanas automatizado está aumentando debido a las mejoras técnicas del procesamiento electrónico de datos.

Los documentos que se necesitan:

- PREVIO al envío por transporte aéreo;
- PARA el envío por transporte aéreo, y
- POSTERIOR al envío por transporte aéreo.

PREVIO al transporte aéreo:

- Carta de instrucciones del consignatario
- Facturas comerciales
- Documentos necesarios para el despacho aduanero en el lugar origen y destino
- Varios documentos de acuerdo con el tipo de mercancías (por ejemplo, certificado de salud, certificado de origen, certificación del expedidor de mercancías peligrosas, declaración del expedidor para transportar animales vivos, etc.)
- Varios documentos con fines de pago
- En caso sea necesario, tener los documentos apropiados para AUTORIZACIÓN

PARA el envío por transporte aéreo:

- La Guía Aérea para envíos directos y envíos consolidados.

Documentos adicionales

(a)Carta de instrucciones del consignatario

Este documento es por lo general un formulario impreso, pero puede sustituirse por una comunicación escrita con el membrete del embarcador, o un mensaje electrónico. El consignatario lo utiliza para transmitir al agente de carga IATA /consolidador, sobre todos los detalles e instrucciones relativas a un envío en particular.

La aceptación de la carga aérea, este documento proporciona la siguiente información:

- Nombres y direcciones de los consignatarios
- Destino y posible asignación de ruta solicitada
- Número de piezas



- Peso y dimensiones
- Tipo y cantidad de bienes
- Valor
- Forma de pago o tarifas
- Si se requiere seguro
- Información adicional para la identificación (es decir, marcas y números)
- Lista de documentos adjuntos

(b)Facturas Comerciales

Y todos los demás documentos requeridos por las autoridades aduaneras:

La información requerida se muestra en:

- Normas TACT, Sección 7
- Normas TACT, sección 7.3. Información por parte de los países
- Bajo el párrafo y apartado del título general.

Documentos requeridos de acuerdo con el tipo de mercancías

(a)Mercancías Peligrosas

- Declaración del Expedidor de Mercancías Peligrosas

(b)Animales Vivos

- Certificación del Expedidor Para Transportar Animales Vivos
- Documentos de Ciudades
- Declaración de Salud

(c)Notificación al Piloto (Notification to Captain – Notoc).

NOTOC es un documento proporcionado al piloto al mando para informarle sobre cualquier carga especial que se está llevando a bordo en el avión (es decir, restos humanos, mercancías peligrosas, animales vivos).

Documentos con fines de pago

El vendedor de las mercancías podrá solicitar documentos adicionales para asegurar que se efectuará el pago.



(a) Carta de Crédito

Este documento es emitido por un banco a petición del consignatario, y garantiza el pago al consignador, estipulando el cumplimiento de determinadas condiciones. Por lo general, contiene una breve descripción de las mercancías, los documentos requeridos, la fecha de envío y asignación de ruta, y una fecha después de la cual el pago ya no podrá realizarse.

El uso de la carta de crédito se explica más adelante en este curso.

(b) Letra de Cambio a la Vista / Letra de Cambio

Este documento es emitido por un banco junto con los documentos de embarque. La letra de cambio se presenta al comprador / importador por un banco. Entonces, paga el monto indicado y obtiene a cambio los documentos de embarque. El banco remite el dinero al exportador.

Servicios de agencia aduanal

Las formalidades aduaneras para la EXPORTACIÓN de carga suelen ser completado por los agentes de carga IATA / consolidadores en nombre de sus clientes.

En muchos países, las formalidades aduaneras de Exportación han sido ampliamente simplificadas.

Este apartado se ocupará únicamente de los procedimientos de IMPORTACIÓN como son los problemas aduanales surgen con mucha frecuencia a su destino.

Los agentes de importación de aduanas o los agentes de aduanas son nombrados por los importadores / consignatarios.

En algunos países, el agente de importación de aduanas también garantiza y continua con las obligaciones a las autoridades aduaneras en nombre del importador / consignatario.

Todos los envíos que llegan a un país deben presentarse formalmente a las autoridades aduaneras. El agente debe asegurarse de que los datos facilitados a las Autoridades aduaneras son correctos. Si posteriormente se comprueba que este requisito no se ha cumplido, a pesar de que sea sin intención alguna, puede dar lugar a sanciones severas.

Inicialmente, la compañía de transporte aérea de entrada se encarga de gestionar todos los envíos de importación en el lugar de destino y, en donde las condiciones locales lo permitan, informa al consignatario de la llegada. El consignatario también puede ser un agente de carga de IATA.

Dependiendo de las reglamentaciones de cada país, las importaciones pueden ser retenidas en el aeropuerto de entrada por las Autoridades aduaneras, hasta que hayan sido habilitados y se hayan pagado debidamente.

Por lo general, el Despacho aduanero consta de cuatro pasos principales:



(a) Recuperación de Documentos de la Compañía de Transporte Ingresante

Hay dos formas en que puede asegurar la recuperación de los documentos de la compañía de transporte ingresante

- El importador / consignatario ordena al proveedor / exportador presentar la consignación al agente de importación de la aduana / agente de aduanas.
- El importador / consignatario emite una carta de instrucciones estándar a todas las compañías de transporte ingresantes, dando al agente de importación de Aduanas / agente de aduanas la autoridad para despachar todos los bienes en su nombre.

Cualquiera de estos procedimientos asegurará de que los documentos correspondientes a un embarque de importación son puestos a disposición del agente de carga IATA / consolidador sin demoras innecesarias.

(b) Notificación del Ingreso al Importador

Una vez que el agente ha recogido y ha consultado los documentos, se notifica al importador de la llegada, indicando el proveedor / exportador, orden de compra, cantidad y valor de las mercancías incluidas en el envío. Esto se hace generalmente por teléfono, seguido de una confirmación por correo electrónico si es necesario.

El agente deberá obtener por parte del importador, la descripción exacta y el propósito preciso de las mercancías. Como la mayoría de las autoridades aduaneras aplican tipos de tarifas que cubren muchos miles de artículos diferentes, una descripción generalizada, tal como “piezas de la máquina”, por ejemplo, no es suficiente.

(c) PREPARACIÓN DEL INGRESO A ADUANAS

(d) PRESENTACIÓN DE ENTRADA DE ADUANAS Y PAGO DE DERECHOS

Transporte de carga

Estos servicios se refieren a las operaciones de RECOJO y ENTREGA, que están directamente conectadas con el transporte aéreo, incluido el transporte por carretera, antes y / o después del transporte por aire.

Por definición, el transporte aéreo de mercancías es el transporte de mercancías por medio del transporte aéreo. Naturalmente, se deduce que la función de un agente de carga IATA / consolidador consiste en facilitar el movimiento de la carga por vía aérea de la manera más convenientemente posible.

El transporte de la carga por aire, por lo general no se origina en un aeropuerto. El punto de partida para cualquier carga es el departamento de despacho del productor, fabricante, proveedor o propietario. Del mismo modo, el destino de la carga aérea es, en muy pocas oportunidades, el aeropuerto del lugar de destino. El departamento de recepción de la empresa del consignatario o de un individuo será el destino final de las mercancías.



A partir de esta introducción, es evidente que, si bien la principal función del agente de carga IATA/consolidador, consiste en hacer los arreglos necesarios con las diferentes aerolíneas del mundo, además, tiene una responsabilidad muy real en el transporte de mercancías desde y hacia

los aeropuertos.

Esta es una consideración importante para cualquier agente de carga IATA / consolidador, no importa qué tan eficiente sea un servicio de la aerolínea, si la carga obtiene permiso para que se retrase por transporte terrestre, se perdería la mayoría de las ventajas de la velocidad por el aire. Por lo tanto, los agentes de carga IATA / consolidadores deben tratar de minimizar el tiempo que toma realizar un envío en el transporte de superficie.

Los trabajadores que realizan las operaciones, deben ser extremadamente cuidadosos y precisos al momento de realizar los arreglos necesarios para llevar a cabo el transporte por tierra.

El PESO, DIMENSIONES exactos y el TIPO DE MERCANCÍAS, son necesarios para realizar el transporte aéreo y esta información también es necesaria al momento de decidir qué vehículo es el más adecuado (o necesario) para realizar el envío.

La HORA y LUGAR del RECOJO o ENTREGA debe acordarse con el consignador/consignatario.

El costo de transporte por carretera puede ser muy alto si los vehículos no se envían y son utilizados correctamente. De ser posible, el recojo o entrega deben estar dispuestos en una secuencia que permita al vehículo realizar un recorrido de ida y vuelta, en lugar de tener que regresar a la base.

Sin embargo, existirán casos de emergencia, en las que se requiere el uso de un vehículo especial para hacer un solo recojo o entrega.

Los costos de transporte siempre se identifican como un tema aparte al consignador, debido a que el coste variará en función de su ubicación.

Embalaje

Muchos agentes de carga IATA/consolidadores ofrecen servicios de embalaje y puede brindar un asesoramiento profesional completo sobre los distintos tipos de protección necesarios para todos los tipos de mercancías que circulan por transporte aéreo. El empaque es el medio para prevenir daños a las mercancías y aviones.

El embalaje es el arte y la operación, por la cual los artículos o sustancias son preparados y protegidos, de modo que puedan ser transportados sin sufrir daños o presentar pérdida de la mercancía.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Es importante que los productos listos para su transporte estén debidamente empaquetados. Por lo tanto, el consignador / los agentes de carga IATA/consolidadores podrán elegir entre diferentes tipos de embalaje:

- **EMBALAJES SIMPLES**, son los embalajes que no necesitan ningún otro tipo de protección;

- **EMBALAJES COMBINADOS** constan de uno o varios **EMBALAJES INTERIORES** (es decir, botellas, material de relleno) y un **EMBALAJES EXTERIORES** (es decir, una caja de cartón);

EMBALAJES COMPUESTOS constan de un **EMBALAJE EXTERIOR**

y un **RECEPTÁCULO INTERIOR** construido de modo que se forma una unidad. Una vez ensamblado, sigue siendo una sola unidad integrada;

- Se utiliza un **SOBREEMBALAJE** por un consignador y contiene más de un empaque. Los bultos en un **SOMBREEMBALAJE** son tratados como una unidad o un paquete.

Así los envíos deben estar protegidos contra los riesgos de manipulación normal de funcionamiento, el embalaje para el envío por vía aérea también debe tener en cuenta varios factores, tales como:

- Tipo de mercancías;
- Los métodos de embalaje recientemente desarrollados;
- Dispositivos por unidad de carga de aviones, tales como palés, iglús y contenedores;
- Las instalaciones de manipuleo en los puntos de origen y destino;
- Reglamentos que cubren el transporte de mercancías peligrosas, animales vivos y otras mercancías especiales, y
- Las restricciones debido a las limitaciones de carga en aviones.

Fletamento

Los agentes de carga IATA, así como los consolidadores, a veces, son capaces de mover grandes cargas o cargas de tamaño poco común, que no se pueden transportar en los servicios regulares, en lugar de ello se fleta un avión.

Además, sujeto a restricciones referentes a autorizaciones por parte del gobierno, un avión puede ser fleteado para ir a destinos que no son comunes, o son muy poco frecuentes, por las compañías de transporte regulares.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

El Fletamento aéreo ha crecido sustancialmente durante los últimos años en algunas zonas, debido al aumento general de la capacidad disponible y del número de las aerolíneas que operan con flexibilidad en los principales mercados extranjeros.

Algunas compañías de transporte operan con aviones especialmente diseñados o adaptados para el transporte de carga. Las aerolíneas programadas pertenecientes a IATA a veces tienen la capacidad disponible para el fletamento de las horas libres de los aviones que no son necesarios o no son utilizados para las operaciones programadas. También puede bloquear un vuelo de carga programado que no se utiliza en su totalidad y se vende la capacidad como un chárter.

Antes de especificar las principales condiciones del proceso de fletamento, hay que señalar todos los costos de flete se cancelan antes de la salida del vuelo. También debe enfatizarse que un agente de carga de la IATA no puede pagar directamente a la aerolínea IATA, el fletador debe realizar el pago por cheque a través del agente de carga de IATA, junto con una certificación por escrito constando que el agente realizó la venta. En general, un fletador será penalizado basándose en el itinerario de ida y vuelta. Sin embargo, el agente y la compañía de transporte puede tratar de llenar esa parte vacía para evitar volar un espacio muerto (trayecto vacío). El precio de fletamento puede, entonces, reflejar un riesgo calculado por parte del operador, en función de si es posible encontrar una carga de retorno para cubrir al menos parte del costo.

Es más común para la compañía transportista para minimizar el riesgo y cobrar al fletador la totalidad de los costos de ida y vuelta, en particular, si el sector al que se vuela es un país con pocas mercancías manufacturadas y no productos perecederos de calidad / valor para justificar incluso un modesto costo de envío por aire.

Por el contrario, una empresa en el extranjero podría fletar un avión para ir desde el país del cual se ordenaron las mercancías y se pueden agrupar las órdenes desde una docena de proveedores o más, para compensar la carga fletada. El factor clave consiste en que el fletador sea el titular de todas las mercancías.

También existe un impuesto por retrasos en los aviones en el lugar de origen o de destino que son directamente responsabilidad del arrendatario o su agente. A esto se denomina SOBREESTADÍA y es similar a la de las políticas marítimas tradicionales, en las que las demoras para el buque en el puerto significaban sanciones para el fletador.

Distribución

Una de las funciones más importantes de la agente de carga es el de un distribuidor neutral. Muy a menudo, se le pedirá al agente para organizar el transporte de aire a un mercado en el que el proveedor tiene muchos clientes, todos diferentes compras cantidades de productos de él y con frecuencia de varios tipos.

Por ejemplo, un fabricante en Japón la producción de calculadoras de bolsillo vende a distribuidores en toda Europa y los nuevos materiales deben estar disponibles para el

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

próximo cliente. Se le dará el trabajo a un agente de carga especializada en este tipo de trabajo y la distribución se efectúa rápida y económicamente.

Con la finalidad de reducir los costos de transporte al mínimo, el agente de carga aérea utilizará algunas veces el transporte aéreo únicamente en una parte de la ruta. El trayecto restante se llevará a cabo por camión, ferrocarril o vía marítima, o la que sea factible.

Dentro de los mismos continentes, la operación diaria por TIERRA/AIRE o AIRE/TIERRA es realizada por las aerolíneas y los agentes de carga. El transporte combinado de MAR/AIRE o AIRE/MAR también es posible.

Con la demanda creciente de entrega rápida de documentos importantes, pequeños paquetes, etc., los agentes de carga aérea en todo el mundo han desarrollado nuevos servicios.

Estos servicios cubren una amplia gama:

- SERVICIO DE MENSAJERÍA para los documentos libres de impuestos a bordo en aviones de pasajeros como equipaje de mano.
- SERVICIO PARA PAQUETES PEQUEÑOS para envíos sujetos y libres de impuestos.
- SERVICIO EXPRESS para los envíos de paquetes pequeños y medianos.

Los servicios anteriormente mencionados tienen un factor en común. Los envíos se entregan de PUERTA a PUERTA, que incluye la recogida en las instalaciones del consignador, el transporte aéreo, despacho de aduana en el lugar de destino y entrega en el domicilio del consignatario.

Las compañías que ofrecen esta clase de servicio, a menudo se les conoce como OPERADORES INTEGRADOS.

En efecto, un Integrador se define como aquel que controla el movimiento de las mercancías de puerta en puerta. Esto incluye el suministro de aviones para la sección de servicios de transporte aéreo. El crecimiento del integrador internacional del mercado de mensajería ha alertado a las aerolíneas IATA y los agentes de carga sobre la necesidad de mejorar su cooperación y los servicios que se ofrecen a los consignadores.

Consultoría

Con el amplio conocimiento de los agentes de carga sobre las posibilidades de transporte, las reglamentaciones de importación y de exportación, etc., a menudo, se espera que el agente sea un consultor logístico total.

Obviamente esto no es posible, pero significa un reto para todo el personal empleado por un agente de carga aérea, responder correctamente a las preguntas como sea posible de sus clientes.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

Esto requiere un conocimiento actual de la situación política y financiera de todo el mundo, con el fin de encontrar la respuesta en alguna parte, actuar de inmediato e informar al cliente.

Seguro

Un cliente puede querer asegurar sus envíos contra pérdidas o daños que pueden producirse en cualquier etapa de la manipulación y el transporte.

Hay tres maneras de realizar esto:

1. El cliente (consignador o consignatario) hace sus propios arreglos con una compañía de seguros de su elección.
2. El consignador / consignatario solicita al agente de carga IATA/consolidador hacer los arreglos necesarios para él.

Como parte del servicio, el agente de carga de la IATA/consolidador, por lo general, están preparados para ofrecer a sus clientes una cobertura contra TODO TIPO DE RIESGO o según EL INTERÉS DEL CONSIGNADOR bajo un contrato de PÓLIZA ABIERTA con una compañía de seguros.

Se emite un certificado de seguros a nombre del cliente como prueba de la cobertura solicitada. Las primas se calcularán del consignador/cliente y será remitido a la compañía de seguros.

3. El remitente informa al consolidador de carga de la IATA agente / para que especificarle la cantidad que va a ser asegurada en la Guía Aérea.

La cobertura del seguro estará a cargo de la compañía de transporte, que emitió la hoja de ruta. Si la compañía emisora ofrece tal seguro, la Guía Aérea servirá como prueba del seguro.

La prima se muestra en la Guía Aérea.

Las condiciones del seguro de algunas aerolíneas se han publicado en las Normas TACT, Sección 8.3, Información por la compañía de transporte.

Si las empresas ofrecen el (los) servicio (s) que figuran en los puntos 2 y 3, estará disponible una copia de la póliza en su oficina, y debe ser revisado, con el fin de que Ud. pueda determinar la forma precisa para calcular las primas y proceder a seguir en el pago de los créditos finales.

Facilidades de pago

El comercio internacional es seguido por el pago conforme al acuerdo realizado entre vendedor y comprador.

Los bancos ofrecen varias opciones de pago, tales como CARTAS DE CRÉDITO, PAGO CONTRA DOCUMENTOS, etc.



Sin embargo, todos los medios de pago tienen una característica común, que la documentación debe ser presentada como prueba de envío, o la recepción de los bienes en cuestión.

El agente de carga aérea emitirá este documento en nombre de la compañía de transporte y debe tener cuidado en emitirlo sin errores. Un error de escritura puede causar retraso en el pago de las mercancías.

En ocasiones, se requiere el pago en efectivo a la entrega de los bienes (COD – CASH ON DELIVERY) y el agente actúa como recaudador de dinero en nombre del proveedor. Hasta que el pago ha sido recibido, el agente no puede recibir las instrucciones del destinatario.

Las aerolíneas no cobran cantidades C.O.D. Por lo general, este servicio lo realizan los agentes.

Track & Trace

El incremento en el volumen de carga aérea es seguido por un aumento de las irregularidades.

Aunque las compañías aéreas han introducido un control eficiente y sistemas de verificación, los errores humanos siguen siendo algo inevitable y los envíos tienen que rastrearse inmediatamente en caso estén fuera de lugar o en extravío.

A través de una red integrada de intercambio electrónico de datos, los agentes son capaces de seguir constantemente el movimiento de cada envío en su sistema.

Usualmente, los agentes comprueban que sus envíos sigan la ruta estipulada y si algo sale mal, ellos actúan de inmediato.

Se le puede dedicar una gran cantidad de tiempo a esta función para ayudar a los clientes como parte de la atención al cliente.

Responsabilidad de la línea aérea

La responsabilidad del transportista puede variar de un estado a otro en función del convenio internacional aplicable o la legislación nacional aplicable al contrato de transporte.

Para el tráfico para que el Convenio de Montreal (1999) se aplica al 30 de diciembre de 2009, los límites de responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se ha incrementado de 22 derechos especiales de giro (DEG) por kg. Por lo tanto, los gastos de valoración deberán ser calculados en consecuencia.

IATA Aerolíneas Miembros y no miembros que participan en los acuerdos interlínea unilateralmente decidió utilizar 22 DEG como límite de la responsabilidad.

Si el remitente desea que la compañía asuma responsabilidad por un importe superior a 22 DEG por kg, debe declarar esa cantidad como “Valor para el transporte”. Él será evaluado

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

valoración no cobrar menos del 0,75% del valor declarado por el remitente para el transporte superior a 22 DEG por kg.

Al completar una carta de porte aéreo, es importante saber que el cargo de valoración extiende la responsabilidad del transportista. Además, la cantidad insertada en la guía aérea no es la suma que el transportista tiene la obligación de reembolsar en caso de pérdida o daño. El importe será determinado por los cargos de valoración estipulados en DEG.

Por consiguiente, es muy importante determinar con precisión el alcance de la cobertura del seguro que debe obtenerse para salvaguardar los intereses del cargador, el agente de carga IATA /consolidador y el destinatario.

Protección de documentos

En el desempeño de sus servicios, el agente de carga de la IATA / consolidador maneja un gran número de documentos relacionados con el movimiento de carga aérea. Algunos de estos documentos son entregados por los exportadores/consignadores y /o importadores / consignatarios y deben presentarse a las autoridades competentes con la mercancía. Otros surgen de la prestación de servicios y sustentarán los impuestos para los cuales los clientes son facturados.

La pérdida o el extravío de cualquiera de estos documentos, algunos de los cuales son irremplazables, puede originar serios retrasos en el movimiento de carga aérea y fuertes pérdidas de ingresos para la compañía.

Por tanto, es esencial que todos los documentos, incluyendo comprobantes de pago, contratos y comunicaciones escritas, etc., que recibidos o emitidos por un agente de carga IATA/consolidador cuenten con las referencias adecuadas y sean archivadas de inmediato para permitir su recuperación a corto plazo.

Se deben tomar precauciones adicionales en el caso de documentos que representan un valor en sí mismos, tales como giros bancarios, cheques y billetes de banco.

Resguardo de las mercancías

El agente de carga IATA/consolidador también debe tomar todas las precauciones necesarias para la protección y custodia de las mercancías del cliente, mientras están bajo su custodia hasta que se complete los trámites formales de exportación e importación.

Esto se aplica particularmente a las mercancías peligrosas, animales vivos, cargas valiosas y otras cargas especiales, a los que se aplican estrictas normas y que requieren un manejo especial para proteger vidas y propiedades.

Este aspecto de la seguridad requiere de instalaciones adecuadas de almacenamiento, sujeto a los controles de seguridad frecuentes y que estén equipadas con sistemas de alarma contra incendios y antirrobo. En los países donde se aplican las reglamentaciones nacionales en materia de seguridad, el agente debe, por supuesto, adherirse a estas

The logo features a blue background with a close-up image of hands typing on a laptop keyboard. Overlaid on this image is the text 'INSTITUTO LOGÍSTICO' in large, white, bold, sans-serif capital letters.

INSTITUTO LOGÍSTICO

LA INDUSTRIA CAPACITANDO A LA INDUSTRIA

normas, que incluyen normas para la aceptación de la carga de un consignador desconocido y los requisitos de equipo mínimo de seguridad, por ejemplo, alarmas de robo, la vigilancia por TV, la escaneo de la carga.

El personal de almacenamiento cuidadosamente capacitado y una organización eficiente del espacio de los locales también contribuyen

en gran medida a la protección física de mercancías y personas.

El consignador o agente de carga IATA/consolidador también puede ser responsable de los daños debido a un embalaje inadecuado.

Debido a que los envíos de carga aérea son a menudo de gran valor, resulta conveniente que el agente de carga IATA / consolidador tengan cobertura de seguro adecuada para la responsabilidad por pérdidas o daños a la carga del consignador, mientras la mercancía esté bajo su custodia.

En el caso de reclamos, el agente de carga de la IATA / consolidador tiene la responsabilidad de reservarse el derecho a reclamar contra la compañía de transporte responsable (s) que puede ser la compañía cuya Guía Aérea se emitió, la primera o última compañía de transporte que realizó la transporte durante el cual, se originó la pérdida, avería o retraso de tiempo específico. Estos plazos varían dependiendo de las condiciones aplicables del contrato y de acuerdo con los tres tipos de posibles irregularidades:

- DAÑO y / o PÉRDIDA PARCIAL
- RETRASO
- PÉRDIDA TOTAL

El derecho a realizar dejará de tener efecto a los DOS AÑOS después de la emisión de la Guía Aérea.