

Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Módulo: Transporte Aéreo y Aereopuertos

Tema: Transitario Internacional y el
negocio del transporte de mercancías



CONDICIONES GENERALES DE TRANSPORTE

Mercancías peligrosas por vía aérea



Tanto la OACI como la IATA han establecido normas relativas al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. Respectivamente son Regulaciones de Mercancías Peligrosas (DGR) de IATA e Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Aire (ITOACI) de la OACI.

En la práctica empresarial, el DGR es el más utilizado. Por lo tanto, el DGR se conoce como una versión de “manual de campo” de las Instrucciones técnicas de la OACI. La razón es que la DGR es más estricta en términos de requisitos que las Instrucciones Técnicas de la OACI. Además, el DGR comprende el texto de las Instrucciones Técnicas de la OACI además de los requisitos e información adicionales de la IATA.

Regulaciones de mercancías peligrosas de la IATA (DGR)

IATA regula el envío de Mercancías Peligrosas y publica el manual de Regulaciones de Mercancías Peligrosas de la IATA. El manual de Regulaciones de Mercancías Peligrosas (DGR) de la IATA es una referencia fuente de campo aceptada a nivel mundial para las aerolíneas que envían Materiales Peligrosos.

Las Regulaciones de Mercancías Peligrosas de la IATA se publican anualmente con las últimas actualizaciones sobre las reglas aplicables para el transporte de Mercancías Peligrosas por el modo aéreo. Estas regulaciones son aplicables a los Estados, Operadores y la OACI. El manual de Regulaciones de Mercancías Peligrosas de la IATA contiene 10 secciones, subdivididas en subsecciones y siete apéndices.

Los títulos de las 10 secciones son las siguientes:

1. Aplicabilidad
2. Limitaciones
3. Clasificación
4. Identificación
5. Embalaje
6. Especificaciones de embalajes y pruebas de rendimiento
7. Marcado y etiquetado
8. Documentación
9. Manipulación
10. Material radioactivo

El manual de Regulaciones de Mercancías Peligrosas de la IATA además contiene una lista de mercancías peligrosas en orden alfabético y en la subsección 4.2., el manual clasifica las mercancías peligrosas en 9 clases, como en la Reglamentación Modelo de la ONU. La lista numérica de la ONU se puede encontrar en la subsección 4.3. Al principio de la lista en la subsección 4.1.6, se da una explicación de los datos que aparecen en las columnas, así como las referencias a las disposiciones detalladas en las secciones y subsecciones relevantes.

OACI- Instrucciones Técnicas

Cuando se fundó la OACI en noviembre de 1944 en la Conferencia de Aviación Civil Internacional, la Conferencia sentó las bases de un conjunto de normas y reglamentos relacionados con la navegación aérea que en su conjunto que dieron un gran paso adelante con respecto a la seguridad en el vuelo. Durante la conferencia los 52 países participantes firmaron el Convenio de Chicago. El anexo 18 del Convenio acordó los principios generales que rigen el transporte internacional de mercancías peligrosas. Las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Aire (IT de la OACI) incluyeron luego los requisitos técnicos y detallados.

Las IT de la OACI están basadas en material producido por las Naciones Unidas y para materiales radiactivos, por el Reglamento del Organismo Internacional de Energía Atómica para el transporte seguro de material radiactivo. A las IT se les realizan modificaciones en el sistema para tener en cuenta las peculiaridades del transporte aéreo, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar la compatibilidad con dicha modalidad.

Debido a los requisitos más estrictos de las Regulaciones para el manejo de mercancías peligrosas de la IATA (DGR) y a que esta regulación prácticamente ha cubierto todos los contenidos de las Instrucciones Técnicas de la OACI, en la práctica la DGR es la más utilizada.

Declaración del remitente para mercancías peligrosas – Uso obligatorio

Con respecto a las mercancías peligrosas es obligatorio, por parte del expedidor, realizar una declaración para el transportista sobre la naturaleza y los requisitos de manipulación de las mercancías que está entregando para el transporte.

A esta declaración se le conoce como La declaración del embarcador de mercancías peligrosas. Este es un formato que a los lados tiene líneas rojas entrecortadas con el propósito de alertar a los operadores.

Aquí presentamos un ejemplo:

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS									
Shipper	Air Waybill No. Page of Pages Shipper's Reference Number (optional)								
Consignee	For optional use for Company logo name and address								
Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.									
<table border="1"> <tr> <td colspan="2">TRANSPORT DETAILS</td> </tr> <tr> <td>This shipment is within the limitations prescribed for:</td> <td>Airport of Departure:</td> </tr> <tr> <td> ☐ PASSENGER ☐ CARGO ☐ AIRCRAFT ONLY </td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Airport of Destination:</td> </tr> </table>		TRANSPORT DETAILS		This shipment is within the limitations prescribed for:	Airport of Departure:	☐ PASSENGER ☐ CARGO ☐ AIRCRAFT ONLY		Airport of Destination:	
TRANSPORT DETAILS									
This shipment is within the limitations prescribed for:	Airport of Departure:								
☐ PASSENGER ☐ 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.									
Equipment used: (check one) ☐ DANGEROUS ☐ NON-DANGEROUS									
NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS: UN Number or identification Number, proper shipping name, Class or Division (subsidiary risk), packing group (if required), and all other required information.									
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 labeled/packaged, 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 (see warning above)									

En el transporte de carga aérea es responsabilidad del remitente preparar la información que se debe completar en el documento de transporte, es decir, la guía aérea. En comparación con otros tipos de mercancías, el documento de transporte de mercancías peligrosas que debe preparar el remitente debe además llevar o ir acompañado de un certificado o declaración que indica que el envío ofrecido para el transporte vía aérea ha cumplido con todos los requerimientos establecidos en las regulaciones y que el cual puede aceptarse para su envío. De igual manera la declaración certifica que las mercancías han sido debidamente embaladas, marcadas y etiquetados, y que se presentan en buenas condiciones para el transporte de acuerdo con la normativa aplicable.

La declaración debe estar firmada y fechada por el remitente. En caso de falta de la información adecuada en la declaración el transportista, podrá quedar exonerado de responsabilidad en caso de daño o pérdida ocasionada a la carga durante el transporte que sea consecuencia del manejo inadecuado de la mercancía por falta de información.

Etiquetado y manipulación de mercancías peligrosas

Se necesitan etiquetas y requisitos de manipulación específicos para mercancías peligrosas. Las etiquetas de mercancías peligrosas siempre se muestran en los paquetes y unidades de transporte de carga (*es decir, contenedores, vehículos de carga*) que indican el peligro (s) por medio de colores y símbolos de las sustancias, materiales u objetos adjuntos.



Las etiquetas de peligro que indiquen el peligro primario o secundario también deben llevar el número de clase en la esquina inferior. El texto descriptivo en las etiquetas es opcional, a excepción de las etiquetas para materiales radiactivos.

La manipulación de mercancías peligrosas debe seguir estrictamente lo indicado en las etiquetas y marcas informativas.

Artículos restringidos

Las mercancías peligrosas están sujetas a diferentes condiciones de transporte por vía aérea. Estas condiciones dependerán según los riesgos potenciales asociados con los tipos específicos de mercancías. De acuerdo con análisis realizados, se han identificado que algunas mercancías peligrosas son demasiado peligrosas para

ser transportadas, por lo cual están prohibidas para el transporte vía aérea bajo cualquier circunstancia. Algunas mercancías están prohibidas bajo situaciones normales, sin embargo, pueden ser transportadas bajo aprobación especial de los estados involucrados. Algunas mercancías están totalmente prohibidas para el transporte en todos los aviones de carga.

Algunos ejemplos:

- Los explosivos (1.1 - 1.6) normalmente están prohibidos para el transporte aéreo, por ejemplo, TNT, dinamita o torpedos, etc.
- La mayoría de los gases tóxicos (2.3) están prohibidos para el transporte aéreo; algunos están permitidos, por ejemplo, aerosoles de baja toxicidad, dispositivos de gas lacrimógeno.
- Algunas sustancias tóxicas (6.1) están completamente prohibidas, como la bromoacetona.

Cantidades limitadas

El embalaje es el componente esencial en el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea. Las instrucciones de embalaje normalmente requieren el uso de un embalaje con especificaciones de rendimiento probado por las Naciones Unidas. Sin embargo, estos no son obligatorios cuando las mercancías peligrosas se envían en cantidades limitadas según las disposiciones de las Instrucciones de embalaje para cantidades limitadas "Y".

La cantidad de mercancías peligrosas permitidas dentro de estos embalajes está estrictamente limitada por el Reglamento para minimizar el riesgo en caso de que ocurra un incidente.

Diferencia entre un agente y un transportista contratante (consolidador) en responsabilidad

Agente y consolidador de carga aérea

Por razones de seguridad, en estos días toda la carga aérea para el transporte no debe organizarse directamente con las aerolíneas, sino a través del agente de carga aérea. La aerolínea nombra al agente de carga aérea. Desde un punto de vista

legal, dependiendo de las responsabilidades que asuma el agente, existe la diferencia entre un agente de carga aérea normal y un consolidador.

Agente de carga aérea

Para poder actuar como agente de carga aérea, un transitario debe:

- 1) ser reconocido como tal por la IATA;
- 2) ser designado por la aerolínea.

El agente debe preparar el envío para el transporte, es decir, entregarlo a la aerolínea con las etiquetas prescritas adjuntas y junto con los documentos requeridos, incluida la guía aérea debidamente completa.

Consolidador

Un transportista cuyo negocio es combinar envíos de carga aérea de diferentes remitentes se denomina consolidador.

El consolidador determina las tarifas de las mercancías incluidas en un envío consolidado por él. Para ser atractivas para los remitentes, dichas tarifas siempre serán más bajas que las tarifas de carga aérea cotizadas directamente por la compañía aérea.

El consolidador proporciona al remitente una carta de porte aéreo (HAWB), es decir, un documento de transporte emitido por el propio consolidador para cubrir todo el transporte (como prueba del contrato de transporte y como prueba de que el envío fue aceptado por él para el transporte). El consolidador entrega a la aerolínea el envío consolidado junto con una guía aérea registrada por la aerolínea (MAWB: guía aérea madre). En lo que respecta a la aerolínea, el consolidador actúa como remitente; él dirigirá el envío a un transportista en el aeropuerto de destino, quien dividirá el envío de acuerdo con la guía aérea de la casa (HAWB) y lo entregará o lo pasará (agente de carga desconsolidador).

Ventajas de la consolidación para los remitentes:

- Costos de flete más bajos en comparación con los ofrecidos por las aerolíneas;
- Transporte de más carga en menos envíos y consecuentemente menores costos de manipulación, administración, etc.

La consolidación puede tener el inconveniente de que el tiempo total de transporte de puerta a puerta es más largo y, por lo tanto, los envíos son más largos que si el transporte se hubiera realizado directamente con la línea aérea. También aumenta los costos en el destino debido a los costos de transferencia y la tarifa de fraccionamiento, es decir, para deshacer la desconsolidación.

Responsabilidad a cargo del Agente y Consolidador

Un agente de carga es esencialmente el agente tradicional en términos legales. El agente actúa en nombre del embarcador, y el embarcador asume la responsabilidad que resulta de las acciones tomadas por el agente dentro de sus límites autorizados.

El agente de carga actúa como intermediario, facilitando el proceso de transporte y asistiendo al propietario de la carga o los transportistas aéreos con respecto a sus deberes en relación con el contrato de transporte aéreo.

Sin embargo, un consolidador asume la posición de un remitente en lugar de la aerolínea y, como resultado, el consolidador se convierte en parte del contrato de transporte con la aerolínea (como lo demuestra la guía aérea de IATA de la aerolínea). Por lo tanto, el consolidador tiene la responsabilidad de pagar la tarifa al transportista y de cumplir con todas las demás obligaciones que puedan derivarse de la relación contractual, que generalmente es asumida por el cargador real.

Por otro lado, para el cargador real, el consolidador actúa como transportista. Por lo tanto, el consolidador asume la responsabilidad como transportista en la relación contractual con el remitente (como lo demuestra la guía aérea hija del consolidador).

Es importante que un consolidador equilibre y armonice sus pasivos derivados de los dos contratos con el remitente y el transportista, respectivamente. En casos especiales, el consolidador puede tener una responsabilidad mayor hacia el remitente, mientras que el transportista se exime de cierta responsabilidad o tiene derecho a cierta limitación de responsabilidad.