



GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE AÉREO

Volumen II



UNIÓN EUROPEA



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE AÉREO

AGOSTO 2009

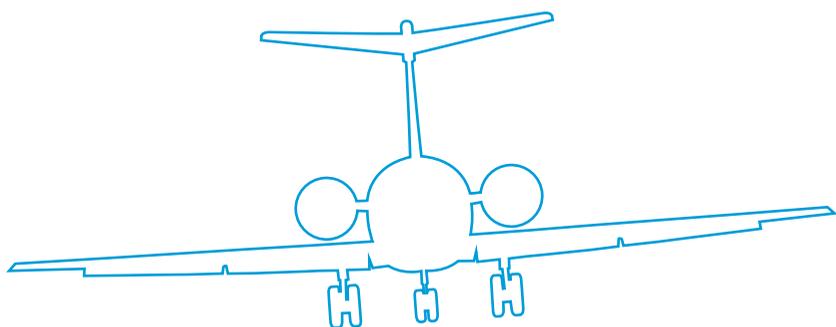


UNIÓN EUROPEA



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo



GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE AÉREO

© Primera edición: agosto 2009.
Distribución gratuita.
Reproducción autorizada citando la fuente.
Depósito Legal: 2009-12139

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
Viceministerio de Comercio Exterior.
Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior.
Supervisión de Edición: Martín Higa Tanohuye, Pedro Monzón Izquierdo.

Calle Uno Oeste N° 50
Urbanización Córpac.
San Isidro, Lima - Perú.
Telf.: 513-6100.
www.mincetur.gob.pe.

La presente publicación ha sido impresa con el financiamiento de la Unión Europea a través del Proyecto de Cooperación UE-Perú en Materia de Asistencia Técnica Relativa al Comercio-Apoyo al Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2003-2013. El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y en ningún caso debe considerarse que refleja los puntos de vista de la Unión Europea.

Contenidos



| | |
|--|-----------|
| Introducción | 05 |
| PRIMERA PARTE: EL TRANSPORTE AÉREO DE CARGA. | 06 |
| CAPÍTULO PRIMERO | |
| ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE AÉREO | 06 |
| ¿Qué es el transporte aéreo internacional? | 06 |
| ¿Qué es el transporte aéreo internacional de carga? | 06 |
| ¿Cómo se clasifica el transporte aéreo internacional? | 06 |
| ¿Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte aéreo de carga? | 07 |
| ¿Qué es la aviación civil comercial y que servicios la comprenden? | 07 |
| ¿Qué es la aeronave? | 07 |
| ¿Qué es un aeródromo? | 08 |
| CAPÍTULO SEGUNDO | |
| SUJETOS OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO | 10 |
| ¿Qué es una aerolínea? | 10 |
| ¿Qué es una agencia de carga? | 10 |
| ¿Qué es una agencia de aduanas? | 11 |
| ¿Qué es un terminal de carga? | 11 |
| ¿Qué son los terminales de almacenamiento? | 11 |
| ¿Quiénes son los usuarios de los servicios de transporte aéreo de carga internacional? | 11 |
| CAPÍTULO TERCERO | |
| CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO | 12 |
| ¿Qué es el contrato de transporte aéreo? | 12 |
| ¿Qué es la carta porte aéreo o “air way bill”? | 12 |
| ¿Qué otras funciones tiene la carta porte aéreo? | 13 |
| ¿Quiénes pueden emitir la carta porte aéreo? | 13 |
| ¿Cuándo la aerolínea es responsable de la carga? | 13 |
| ¿Cuáles son los servicios prestados en el transporte aéreo de carga? | 14 |
| ¿Cómo se fijan las tarifas en el transporte aéreo internacional de carga? | 15 |
| SEGUNDA PARTE: LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y LA CARGA AÉREA | 17 |
| CAPÍTULO PRIMERO | |
| ASPECTOS GENERALES DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS. | 17 |
| ¿Qué son los servicios aeroportuarios? | 17 |
| ¿Quiénes son los operadores de servicios aeroportuarios? | 17 |
| ¿Cuáles son los servicios aeroportuarios? | 17 |
| ¿Qué es un aeropuerto internacional? | 18 |

| | |
|--|-----------|
| ¿Cuál es el principal aeropuerto internacional del Perú? | 18 |
| ¿Cuáles son los demás aeropuertos internacionales del Perú? | 20 |
| CAPÍTULO SEGUNDO | |
| LA CARGA EN EL TRANSPORTE AÉREO | 21 |
| ¿Qué es la carga aérea? | 21 |
| ¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía aérea? | 21 |
| ¿Qué son las mercancías peligrosas? | 22 |
| ¿Qué son las mercancías restringidas? ¿Qué autoridades las controlan? | 25 |
| ¿Cuáles son las mercancías restringidas inspeccionadas en los aeropuertos internacionales? | 26 |
| ¿Qué es el equipaje y menaje de casa? | 27 |
| ¿Cuáles son los embalajes utilizados en el transporte aéreo? | 27 |
| ¿En qué consiste el marcado? | 28 |
| ¿Qué son las “paletas”? | 28 |
| ¿Qué son las “ULD”? | 29 |
| CAPÍTULO TERCERO | |
| PROCEDIMIENTO DE EXPORTACIÓN VÍA AÉREA. | 32 |
| ¿Qué tipo de mercancías puede exportarse? | 32 |
| ¿Qué tipo de mercancías no puede exportarse? | 32 |
| ¿Cómo se desarrolla la operación de salida de carga? | 32 |
| ¿Cuál es el procedimiento de exportación por vía aérea? | 32 |
| ¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la exportación? | 36 |
| CAPÍTULO CUARTO | |
| PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN VÍA AÉREA. | 38 |
| ¿Qué mercancías son susceptibles de importación? | 38 |
| ¿Qué tipo de mercancías no pueden ser importadas? | 38 |
| ¿Cómo se desarrolla la operación de ingreso de carga? | 39 |
| ¿Cuál es el procedimiento de importación por vía aérea? | 39 |
| ¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la importación? | 41 |
| RECOMENDACIONES FINALES | 42 |
| ANEXO 1: ENTIDADES REGULADORAS DEL TRANSPORTE AÉREO | 43 |
| ANEXO 2: PRINCIPALES AEROLÍNEAS INTERNACIONALES | 45 |
| ANEXO 3: PRINCIPALES OPERADORES DE SERVICIOS AÉREOS Y AEROPORTUARIOS | 46 |
| Glosario de Términos | 54 |
| Bibliografía | 59 |

Introducción

En los últimos años, el Perú ha experimentado un incremento sostenido del comercio internacional y a la vez se han producido notables cambios en el sector, derivados de la aplicación de buenas prácticas a favor de la facilitación del comercio y, asimismo, de la suscripción de acuerdos comerciales. Esta información debe ser difundida para su fortalecimiento y competitividad a fin de lograr una sólida presencia y consolidación en los mercados globales de nuestra oferta exportable.

En ese sentido, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), en el marco de la implementación del Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2003-2013, desarrolla una serie de actividades dirigidas a orientar y capacitar a los usuarios de comercio exterior sobre los principales aspectos comprendidos en los procesos de exportación e importación.

De esta manera, presentamos la Guía de Orientación al Usuario del Transporte Aéreo que, entre otros temas, explica las diferentes modalidades y condiciones a través de las cuales se puede acceder eficientemente a los servicios de carga aérea, además de ilustrar conceptos básicos de suma utilidad. Estamos seguros de que los usuarios de servicios aeroportuarios emplearán la guía adecuadamente con el objetivo de generar ventajas sobre la base del conocimiento de sus operaciones.



El transporte aéreo de carga internacional



CAPÍTULO PRIMERO

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

- ¿Qué es el transporte aéreo internacional?
- ¿Qué es el transporte aéreo internacional de carga?
- ¿Cómo se clasifica el transporte aéreo internacional?
- ¿Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte aéreo de carga?
- ¿Qué es la Aviación Civil Comercial y que servicios la comprenden?
- ¿Qué es la aeronave?
- ¿Qué es un “aeródromo”?

1.1. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

¿Qué es el transporte aéreo internacional?

El servicio de transporte aéreo – según el ámbito territorial donde se desarrolle - se clasifica en nacional o internacional.

Se entiende por servicio de transporte aéreo nacional, el realizado entre dos o más puntos del territorio peruano. Se entiende por servicio de **transporte aéreo internacional**, el realizado entre el territorio peruano y el de un Estado extranjero o entre dos puntos del territorio peruano cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

¿Qué es el transporte aéreo internacional de carga?

El transporte internacional de carga es aquella actividad que permite el traslado de mercancías de un país a otro, utilizando un medio de transporte



denominado aeronave, ya sea para recorrer largas distancias o para efectuar vuelos en el menor tiempo posible; manteniendo las correspondientes condiciones de seguridad.

¿Cómo se clasifica el transporte aéreo internacional?

Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica en regular y no regular.

El **transporte aéreo regular** es de uso público y se realiza con sujeción a frecuencias, itinerarios y horarios prefijados, para constituir una serie que pueda reconocerse fácilmente como sistemática.

En el **transporte aéreo no regular**, los servicios se realizan sin sujeción a rutas, frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, incluso si el servicio se efectúa por medio de una serie de vuelos que respondan a uno o sucesivos requerimientos específicos del servicio de transporte aéreo.

El transporte aéreo de carga requiere contar con las autorizaciones establecidas por las autoridades competentes. El transporte de carga en la cabina de pasajeros se sujeta a las disposiciones que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, órgano del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



¿Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte aéreo de carga?

Las características que han hecho especialmente atractivo el transporte aéreo de carga son básicamente la rapidez para mercancías urgentes, perecibles y de elevado valor unitario, la facilidad de control y seguimiento, la seguridad, la reserva de espacio, la facilidad de transbordo y la internacionalidad en la utilización del espacio aéreo de unos países por otro, logrando recorrer largas distancias en tiempos cortos. La aceptación de la mercancía para su transporte aéreo depende fundamentalmente de sus características y del tipo de avión en que se desea transportarla (mixto, carguero, convertible). Las mercancías cuya aceptación está limitada se denominan mercancías de trato diferenciado y están constituidas por seguridad del avión y de las personas, por tamaño o fragilidad y por su naturaleza (peligrosa, perecibles, restos humanos, animales vivos etc.).

Sin embargo, la utilización del transporte aéreo se encuentra limitado por la necesidad de contar con grandes infraestructuras modernas y seguras, así como por el elevado costo tarifario en comparación con otras vías de transportes.



1.2. AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL

¿Qué es la Aviación Civil Comercial y que servicios la comprenden?

Se entiende por aviación el desplazamiento controlado, a través del aire, de aparatos que usan para desarrollar su vuelo la fuerza sustentadora de superficies fijas o móviles, impulsadas por sus propios motores, como aviones y helicópteros, o sin motor, como los planeadores.

La *Aviación Civil* comprende la Aviación General y la Aviación Comercial. La Aviación General comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus formas. Por su parte, la Aviación Comercial comprende el transporte aéreo, el transporte aéreo especial y el trabajo aéreo.

Dentro de la **Aviación Civil Comercial**:

- Se considera servicio de transporte aéreo a la serie de actos destinados a trasladar por vía aérea a personas o cosas, de un punto de partida a otro de destino a cambio de una contraprestación, salvo las condiciones particulares del transporte aéreo especial y el trabajo aéreo.
- Se considera servicio de transporte aéreo especial al empleo de una aeronave para el traslado de personas o cosas con fines específicos, bajo diferentes formas y modalidades, a cambio de una contraprestación.
- El concepto de trabajo aéreo alude al empleo de una aeronave directamente como herramienta de trabajo para una o más labores específicas a cambio de una contraprestación.

La aviación comercial se ha desarrollado un modelo de negocios basado en líneas aéreas que prestan el servicio de transporte, de pasajeros o carga, con objetivos comerciales y que, comúnmente, se conoce como la industria aérea, o más específicamente, la industria aerocomercial.

1.3. AERONAVE

¿Qué son las aeronaves?

Se consideran aeronaves a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo utilizando las reacciones del aire y que están aptos para el transporte de personas o mercancías.

Existen dos grandes tipos de aeronaves: los aerodinos, que son aparatos más pesados que el aire como los aviones y helicópteros; y los aerostatos, que son más livianos que el aire, como el globo aerostático y el dirigible.

La aeronave más utilizada en el transporte aéreo es el avión o aeroplano por su rapidez, seguridad y eficiencia.

El avión es un Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.¹

La mercancía puede ser trasladada en aviones exclusivos para carga; en aviones de pasajeros junto con el equipaje; o en aviones mixtos con compartimientos especiales para carga. Para efectos legales, las aeronaves son consideradas bienes inscribibles en los registros públicos.

¿Cómo se clasifican las aeronaves?

Según su uso, las aeronaves se clasifican en dos:

- Aeronaves del Estado: utilizadas en servicios militares, policiales o aduaneros.
- Aeronaves Civiles: utilizadas para la aviación comercial y aviación general.

Las aeronaves civiles deben operar en aeródromos y aeropuertos debidamente autorizados y cumplir con los procedimientos, condiciones y formalidades establecidos por las normas correspondientes.

La carga aérea se embarca en aviones de pasajeros, junto con el equipaje; en aviones híbridos con compartimientos especiales para carga o "combis"; o en aviones de carga.

Los aviones especializados para transporte de carga, como el carguero Boeing 747F, tienen una capacidad de carga útil que supera los 100.000 kg. pero las compañías aéreas pueden aprovechar más fácilmente los combis y los aviones de pasajeros que los cargueros. En el pasado, los expedidores se quejaban de que las compañías aéreas no prestaban la atención suficiente al transporte de mercancías. Sin embargo, con compañías que hoy en día generan casi la mitad de sus beneficios por este concepto, los expedidores pueden esperar un mercado de transporte aéreo competitivo.²

TIPOS DE AERONAVES³



Airbus A-300

Airbus A-310



Airbus A-320

Boeing 707

Boeing 727

Boeing 737

Boeing 747F

Boeing 747 Carguero

Boeing 747 Combi

Douglas Dc-8

Douglas Dc-9

Douglas Dc-10

1.4. AEROPUERTO

¿Qué es un "aeródromo" y qué es un aeropuerto?

El *Aeródromo* es el área definida de tierra o agua que incluye edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie. Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.

¹ Organización de Aviación Civil Internacional (julio de 2006 (décima edición)). «1. Definiciones y reglamento general relativo al otorgamiento de licencias. Punto 1.1. - Definiciones», Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Licencias al personal. Montréal: Organización de Aviación Civil Internacional - Document Sales Unit.

² Jimenez Guillermo, Guía de la CCI para los Fundamentos de Comercio Internacional. p. 213

³ Fuente: <http://tv.tu20.com/a/browse.php?u=Oi8vZWxhdmlhZG9yc3YuMTEwbWluY29tL2F2aW9uZXNFY2l2aWxlcY5odG0%3D&b=61>



El *Aeropuerto* es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie.

Los grandes aeropuertos cuentan con pistas de aterrizaje pavimentadas de uno o varios kilómetros de extensión, calles de rodaje, terminales de pasajeros y carga, plataformas de estacionamiento y hangares de mantenimiento.

Un área importante en todo aeropuerto es el denominado centro de control de área o CECO, en el cual se desempeñan los llamados controladores del tráfico aéreo o ATC (por sus siglas en inglés), encargados de dirigir y controlar todo el movimiento de aeronaves en el aeropuerto y en la zona área bajo su jurisdicción.

En un aeropuerto, desde el punto de vista de las operaciones aeroportuarias, se pueden distinguir dos partes: El "lado aire" donde las operaciones se aplican sobre las aeronaves y todo se mueve alrededor de lo que estas necesitan; y el "lado tierra" donde los servicios giran alrededor de los pasajeros y sus necesi-

dades. En el lado tierra los edificios terminales tienen como función la conexión entre los modos de transporte terrestre y el modo de transporte aéreo.

Los aeropuertos poseen generalmente un área designada especialmente al proceso de carga, con hangares destinados al almacenamiento de la carga a ser transportada y equipamientos necesarios para su manejo, así como personal especializado. El **hangar** es un lugar utilizado para guardar aeronaves, generalmente de grandes dimensiones y situado en los aeródromos.

Los dos factores por los cuales un aeropuerto requiere el Control de Tráfico Aéreo (ATC) son la seguridad y eficiencia. En los aeropuertos, las **torres de control** organizan el movimiento de aeronaves en tierra y en el espacio aéreo cuando éstas se aproximan del aeropuerto, y autorizan operaciones de aterrizaje y despegue. Las torres de control se sitúan en un lugar del aeropuerto que permita una amplia visión del aeropuerto, así como una amplia visión de las aeronaves que se aproximan al aeropuerto en una operación de aterrizaje. En una emergencia, ordenan que los equipos de emergencia del aeropuerto estén listos para la situación.⁴



⁴ Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto#Carga_y_correo_a.C3.A9reo

SUJETOS OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO

¿Qué es una aerolínea?

¿Qué es una agencia de carga?

¿Qué es una agencia de aduanas?

¿Qué es un terminal de carga?

¿Qué son los terminales de almacenamiento?

¿Quiénes son los Usuarios de los Servicios de Transporte Aéreo de Carga Internacional?



2.1 AEROLÍNEAS

¿Qué es una aerolínea?

Las aerolíneas o líneas aéreas, son aquellos transportistas aéreos que se dedican al traslado de pasajeros o carga, y, en algunos casos, animales, por avión.

Las aerolíneas se dedican a transportar pasajeros y carga de forma regular, mientras que también hay otras empresas que transportan a sus clientes o grupos de clientes de la forma puntual acordada entre ellos. Estas últimas compañías son llamadas charter.

En el caso de las aerolíneas que transportan solamente la carga, sucede lo mismo; mientras algunas operan con un horario de vuelos fijo, otras lo hacen según lo pactado con sus clientes que las contratan.

¿Cómo se clasifican las aerolíneas?

En general, las aerolíneas se pueden clasificar en diferentes tipos según el tamaño de la red de rutas que operan y sus frecuencias:

- **Aerolíneas regionales:** Operan aviones de capacidad media y baja, en rutas cortas o con baja demanda, o con frecuencias altas. Generalmente sólo realizan vuelos domésticos y rara vez internacionales.
- **Aerolíneas de red:** Operan una flota amplia con muchos tipos de aviones de muy diversos tamaños, desde pequeños aviones regionales hasta jumbos para vuelos transcontinentales. Se caracterizan por tener una red que combina vuelos de

larga distancia con vuelos de media y corta distancia, según el modelo de centros de distribución o hubs. La mayor parte de las aerolíneas de bandera y tradicionales se incluyen en este tipo.

- **Aerolíneas de Gran Escala:** son aerolíneas que se dedican principalmente a realizar vuelos de larga duración o gran densidad entre los principales aeropuertos internacionales del mundo. Sus flotas se caracterizan por poseer aeronaves de gran capacidad. (Por ejemplo: Singapore Airlines, Virgin Atlantic o la antigua BOAC.).

Es difícil clasificar a muchas aerolíneas en un grupo concreto, ya que según su evolución podrían pertenecer a varios. Muchas aerolíneas de gran escala o de red otorgan su marca en franquicia a aerolíneas regionales para que cubran su red de vuelos domésticos, especialmente con aviones de menos de 100 plazas de capacidad.



2.2. AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL

¿Qué es un agente de carga internacional?

El agente de carga internacional es la persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías que serán transportadas por vía aérea, pudiendo actuar como operador de transporte multimodal

En el campo aéreo, el agente de carga internacional se encarga de efectuar consolidación, es decir, agrupar mercancías pertenecientes a uno o a varios



consignatarios, reunidas para ser transportadas de un aeropuerto con destino a otro aeropuerto, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte. Para tal efecto, procederá a emitir la carta de porte aéreo consolidada.

El agente de carga se encarga de todos los detalles del envío, como documentación, porte, almacenaje, incluso de embalaje de las mercancías; preparan un manifiesto de carga para la aerolínea indicado las distintas partes del envío consolidado y, por último, prepara la carta de porte aéreo consolidado que abarca el conjunto del envío.

Los agentes de carga internacional requieren contar con autorización emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – DGAC MTC, así como por la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT, debiendo cumplir las reglas técnicas establecidas por la Asociación Internacional de Transporte Internacional (conocida en sus siglas en inglés como la IATA).

En la operativa del transporte aéreo, la labor del agente de carga es fundamental porque se encarga de efectuar las gestiones no solo como con el exportador e importador, sino además con las aerolíneas, agentes de aduana, almacenes aduaneros, etc. En tal sentido, es la persona que sirve de enlace coordinador para el desarrollo del transporte internacional de carga aérea,

2.3. AGENTE DE ADUANA

¿Quiénes son los agentes de aduana?

Los agentes de aduana son personas naturales o jurídicas encargadas de brindar los servicios de despacho aduanero y trámites afines, por mandato y representación de terceros (es decir, dueños, consignatarios o consignantes de las mercancías).

Generalmente el transporte aéreo se efectúa con carga consolidada, por lo cual los agentes de aduana necesitan contactar con los agentes de carga de internacional para coordinar la consolidación o desconsolidación requerida para tramitar los despachos aduaneros.

A diferencia del contrato de comisión que suscribe el usuario del transporte aéreo con el agente de carga, el agente de aduana suscribe un contrato de mandato con representación, es decir, se convierte en el representante del exportador o importador ante la autoridad aduanera para efectuar el despacho de la mercancía. Este contrato se celebra cuando el representado endosa la carta de porte aérea.

2.4. TERMINALES DE CARGA

¿Qué son los terminales de carga?

Los terminales de carga del explotador aéreo o transportista aéreo, es el recinto destinado para recibir y entregar la mercancía consolidada o desconsolidada al destinatario o su agente, en dicho terminal deberá realizarse las actividades necesarias para la entrega de la mercancía al destinatario o su representante.

El transportista aéreo puede encargar a otros sujetos las actividades de los terminales de carga, previo cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas por la DGAC del MTC y por la SUNAT. En tal sentido, el funcionamiento de los Terminales de Carga se deberá efectuar dentro de las distancias máximas establecidas por ambas autoridades.

2.5. TERMINAL DE ALMACENAMIENTO

¿Qué son los terminales de almacenamiento?

Son locales destinados a la custodia temporal de la carga y correo transportada por vía aérea. Son considerados depósitos temporales donde ingresa, sale o permanece la mercancía hasta que se hayan culminado los trámites del despacho aduanero o la autoridad aduanera autorice su salida (levante); manteniendo el administrador la responsabilidad de dicha mercancía.

2.6. USUARIO

¿Quiénes son los Usuarios de los Servicios de Transporte Aéreo de Carga Internacional?

Se entiende por usuario del transporte aéreo a toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o representación, celebra un contrato de transporte aéreo de carga con una aerolínea.

El usuario puede ser el dueño de la mercancía o podrá delegar a un consignante o consignatario la representación para efectuar las gestiones vinculadas al transporte aéreo. En tal sentido, el consignante es la persona natural o jurídica que envía mercancías - a través de una aerolínea - a su destinatario ubicado hacia el exterior; destinatario conocido como el consignatario, la persona natural o jurídica a cuyo nombre se encuentra manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso de la carta de porte aéreo, por lo cual el transportista aéreo deberá entregarle dicha mercancía. En tal sentido, el exportador o su representante actuarán como consignante, mientras que el importador será el consignatario de la mercancía.

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

- ¿Qué es el contrato de transporte aéreo?
- ¿Qué es la Carta Porte Aéreo o "Air Way Bill"?
- ¿Qué otras funciones cumple la Carta Porte Aéreo?
- ¿Cuál es la estructura de la Carta de Porte Aéreo?
- ¿Quiénes pueden emitir la Carta Porte Aéreo?
- ¿Cuándo la aerolínea es responsable de la carga?
- ¿Cuáles son los servicios prestados en el transporte aéreo de carga?
- ¿Cómo se fijan las tarifas en el transporte aéreo internacional de carga?

3.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

¿Qué es el contrato de transporte aéreo?

El contrato de transporte aéreo de carga internacional es aquel acuerdo celebrado entre el usuario de la mercancía y una aerolínea, en virtud del cual la aerolínea se obliga a efectuar el traslado de la mercancía del usuario de un país a otro, entregándola a su respectivo destinatario.

El contrato de transporte aéreo comprende la aceptación de la carga en un terminal de carga de la aerolínea en el lugar de salida, el traslado físico de la carga, las escalas realizadas por el vuelo durante su viaje, así como la entrega de la carga al destinatario en un terminal de carga ubicado en el país de destino.

3.2. CARTA PORTE AEREA "AIRWAY BILL"

¿Qué es la Carta Porte Aéreo o "Air Way Bill"?

La carta de porte es el documento que acredita el contrato de transporte aéreo internacional, debiendo consignarse expresamente dicho transporte, además de los siguientes datos:

- 
- a) Expedidor o exportador.
 - b) Nombre del destinatario.
 - c) Número de vuelo y destino.
 - d) Aeropuerto de salida y de llegada.
 - e) Detalles de la carga: peso, volumen, cantidad, tarifa y descripción.
 - f) Indicación de que si el flete es pagadero en origen o en destino.
 - g) Importe del flete.
 - h) Número de guía aérea.
 - i) Fecha de emisión.

Asimismo, deberá contener información requerida por los reglamentos técnicos aeronáuticos y normas pertinentes. Por lo general, al enviar la carga vía aérea y al emitirse la correspondiente Carta Porte que la ampara, junto con ella viajan los documentos que se originan con motivo de la misma, por ejemplo: factura comercial, certificado de origen, packing list etc. Estos son entregados al importador en el país de destino junto con la Carta Porte original.

La carta de porte acredita, salvo prueba en contrario, la recepción de la carga por la aerolínea y las condiciones del transporte; pudiendo reemplazar el documento por otros medios electrónicos, conservando los mismos efectos contractuales incluso frente a los terceros ajenos a dicho contrato.

La ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte, o el incumplimiento contractual, no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportista. Asimismo, la aceptación de la carga sin que se haya extendido la carta de porte o sin las indicaciones mínimas establecidas en la reglamentación no invalida la existencia del contrato de transporte, el cual queda sujeto a las reglas establecidas e la legislación aeronáutica.

El transporte aéreo internacional es regulado por el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de 1999 "Convenio de Montreal", el Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944 "Convenio de Chicago", el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de 1929 "Convenio de Varsovia", aprobado mediante Resolución Legislativa 24819; la Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, la Ley General de Aduanas y su Reglamento, y por lo señalado en la Regulación Aeronáutica del Perú N° 112, conocida como la RAP 112.

En nuestro país, la Carta Porte Aérea tiene los alcances de un Título Valor, siendo aplicable la Ley 27287



que regula este tipo de documentos cambiarios, siempre que no resulte incompatible con las cláusulas del contrato de transporte aéreo.

¿Qué otras funciones cumple la Carta Porte Aéreo?

Además de tratarse de un documento que acredita el contrato de transporte aéreo, la carta porte aéreo sirve a su vez para realizar las siguientes funciones:

- Se trata de un Comprobante de recepción de las mercancías
- Contiene la Lista de embarque, en la que se relacionan todos los documentos que acompañan el embarque y se anotan las instrucciones especiales del usuario.
- Se trata de la Factura por el flete y los cargos cobrados por la aerolínea.
- Es un Documento comercial requerido para los despachos aduaneros.
- Es un Documento comercial requerido por el cobro de la carta de crédito o cobranzas documentarias.
- Sirve para acreditar la expedición directa de la mercancía y, de ese modo, cumplir las normas de origen para acogerse a las preferencias arancelarias.

¿Cuál es la estructura de la carta de porte aéreo?

La Carta Porte Aéreo comprende una serie de formularios de colores verde, rosado, azul y amarillo, cada uno numerados con el mismo contenido y se distribuyen a los demás operadores que participan en el transporte aéreo de la siguiente manera:

El "original 1 (de color verde)" es para la aerolínea que emite la guía aérea.

El "original 2 (de color rosado)" es para el consignatario.

El "original 3 (de color azul)" es para el expedidor.

La "copia 4 (de color amarillo)" es la certificación de entrega de la carga al consignatario.

Adicionalmente, existen copias de color blanco requeridas para el transporte. Es imprescindible que todas las copias sean claramente legibles. El usuario es responsable de la corrección de la totalidad de los datos.

¿Quiénes pueden emitir la Carta Porte Aéreo?

En principio, el encargado de emitir la carta porte aéreo es la aerolínea; pero el transporte aéreo generalmente se efectúa con la carga consolidada y por eso el agente de carga internacional también puede emitir dicho documento.

Cabe precisar que el agente de carga no asume las obligaciones del usuario ni de la aerolínea, ya que

estas obligaciones son exclusivas y se derivan de las condiciones del contrato. Los datos de la mercancía que se consignarán en la carta porte aéreo deben ser suministrados por el usuario, mediante la Instrucción de Embarque.

La Carta Porte Aéreo es un "título valor" endosable, es decir, transfiere derecho de propiedad sobre la mercancía. En la guía aérea debe expresarse los datos de identificación del consignatario (nombre o razón social y dirección).

El contrato de transporte evidenciado por la guía aérea, no tiene validez legal hasta que haya sido firmada por el usuario (o su agente) y por la aerolínea (o su agente) y concluye con la entrega de las mercancías al destinatario en el punto de destino. De esto se desprende la importancia de que la guía aérea esté correctamente llenada.

3.3. RESPONSABILIDADES DE LA AEROLÍNEA

¿Cuándo la aerolínea es responsable de la carga?

La aerolínea se responsabiliza de los daños que se hayan producido durante el transporte aéreo de las mercancías. Para tal efecto, el término "transporte aéreo" cubre el espacio de tiempo en que las mercancías se encuentran en un aeropuerto, a bordo de una aeronave o en cualquier otro lugar bajo la protección y responsabilidad de la aerolínea. Es decir, desde el momento en que recibe las mercancías hasta su entrega.

Sin embargo, la responsabilidad de la aerolínea sobre la carga está limitada, según las disposiciones de los convenios internacionales – Convenio de Varsovia, Protocolo de La Haya, Convenio de Montreal o las Condiciones para el Transporte de Carga Aérea. En tal sentido, la responsabilidad está limitada por kilo de mercancía dañada, perdida o transportada con retraso, en 17 Derechos Especiales de Giro, en la actualidad equivalentes a 24 dólares americanos.

Este límite puede ser incrementado cuando el usuario, al momento de entregar la mercancía, declara un valor más elevado para el transporte. Veamos con un ejemplo cómo funciona esto en la práctica:

- Un embarque que pesa 50 kg y cuyo valor para el transporte ha sido declarado en US \$ 1.600.
- Vemos que el valor del embarque es mayor en US \$ 400 a la responsabilidad máxima de la aerolínea: US \$ 24 x 50 kg = US \$ 1.200.
- Para elevar la responsabilidad de la aerolínea hasta US \$ 1.600 y recibir el valor total del embarque en caso de una pérdida, el usuario deberá pagar, adicionalmente al flete y otros cargos, el 0,5% de US \$ 400, es decir, US \$ 2.

Otra limitación de responsabilidad esta determina por la oportunidad para presentar los reclamos correspondientes. En efecto, las regulaciones vigentes establecen plazos de tiempo para efectuar reclamaciones en casos de mercancías dañadas, pérdidas o transportadas con retraso. Todas ellas establecen, de manera similar, que la aerolínea debe ser informada, tan pronto como sea posible, de alguna irregularidad ocurrida al transporte de las mercancías con el fin de obtener las pruebas y evidencias necesarias. Es comprensible que estos plazos sean relativamente cortos para evitar la pérdida de pruebas del daño si es que éstas no se ponen inmediatamente por escrito.

Según el Convenio de Varsovia, el embarque fue entregado al consignatario en buen estado si éste no presenta una reclamación al momento de recibir las mercancías. No obstante, se permite la presentación de una reclamación por mercancías dañadas dentro de los 7 días de haber recibido la carga. Este plazo fue extendido por el Protocolo de La Haya a 14 días. Fines de semana y días festivos se incluyen en este plazo. La pérdida de algunas partes de un bulto es considerada como daño. La muerte de animales y el deterioro de plantas son también considerados como daño y están sujetas al límite indicado para la presentación de una reclamación.

En los países donde se aplican la Condiciones para el Transporte de Carga, el plazo máximo para presentar una reclamación por carga que haya arribado dañada son 7 días a partir de la fecha en la que el consignatario recibió la carga.

En los casos de presentación de reclamaciones por demoras en el transporte de mercancías, el Convenio de Varsovia establece un plazo de 14 días, el Protocolo de La Haya lo incrementó a 21 días, y las Condiciones para el Transporte de Carga establecen 14 días. Los documentos y formularios son similares a los de reclamaciones por daño.

Generalmente los daños sufridos por demora en embarques de flores o de peces tropicales son considerados, erróneamente, como demora cuando en realidad constituyen daño a mercancías, por lo cual se deben observar los plazos correspondientes a mercancías dañadas.

El plazo para presentar reclamaciones por demoras empieza el día que se le avisó al consignatario la llegada de la carga. No es necesariamente el mismo día que se le entrega la carga.

Finalmente, el plazo para presentar las reclamaciones por pérdida de las mercancías no ha sido tomado en cuenta ni por el Convenio de Varsovia ni por el Protocolo de La Haya. No obstante, las Condiciones del Contrato de Transporte de Carga de la mayoría de aerolíneas establecen como límite un periodo de 120 días de haberse emitido la guía aérea. Una vez vencido este plazo, no se aceptará una reclamación por pérdida.

En los casos de pérdidas parciales, una simple anotación en la guía aérea será considerada como la presentación de una reclamación. Si, por ejemplo, se firma haber recibido sólo 6 piezas de 8 que indica la guía aérea.

3.4. SERVICIOS DEL TRANSPORTE AÉREO

¿Cuáles son los servicios prestados en el transporte aéreo internacional de carga?

Los conceptos por los servicios aeroportuarios que se prestan en las modalidades de operación vigentes, que son adicionales al flete aéreo y sus recargos, varían según el tipo de carga (general, perecible, peligrosa, valorada, etc.), y son los siguientes:

- i) **Transporte terrestre de la carga**, conocido como el “flete interno” por tratarse de un traslado desde el local de exportador hacia el terminal o desde éste lugar hasta el local del destinatario de la carga. La tarifa se cotiza por ruta y tipo de vehículo de transporte que, a su vez, depende del tipo y peso de la carga (suelen establecerse rangos de peso);
- ii) **Estiba**. Consiste en la movilización de la carga desde el vehículo de transporte hasta su ubicación en el terminal para su posterior exportación; y la movilización de la carga desde el terminal hasta el vehículo de transporte, en el caso de importación. La tarifa se aplica por kilo bruto de carga (suelen establecerse niveles por rangos de peso con un cobro mínimo). Es cobrada directamente por el terminal designado por la aerolínea al usuario, sólo en el caso de importación;
- iii) **Almacenaje**. Es el cobro por concepto de uso de instalaciones del terminal para el procesamiento de la carga, incluyendo la custodia de la carga en abandono, inmovilizada, en comiso y cualquier otra figura ordenada por las autoridades gubernamentales.

El terminal cobra este servicio directamente al usuario a la entrega de la carga luego de realizado el trámite de nacionalización, en el caso de importación. La tarifa se aplica según el peso de la carga y el número de días de permanencia de la misma en el terminal (suelen establecerse niveles por rangos de peso y rango de días). Suelen otorgarse plazos libres de pago de horas desde que la aeronave abre la bodega hasta que el usuario se acerca a retirar la carga;
- iv) **Control y Manejo de carga**. Se denomina así al cobro que se realiza por el procesamiento de la carga que incluye el manejo de los Elementos Unitarios de Carga (ULD), clasificación de la carga según tipo de guía, tipo de carga, según destino y según condición, distribución de los lotes a las balanzas, el pesaje y marcado (tizado) de la carga



y verificación de los bultos (tarja) para la emisión de documentos y transmisión electrónica al sistema de la Aduana. Incluye el traslado de la carga en Elementos Unitarios de Carga (ULD) desde el terminal hasta la zona de transferencia de carga ("zona negra") en el aeropuerto, en el caso de exportación; y viceversa, en el caso de importación.

La tarifa se aplica por kilo bruto de carga y este concepto lo cobra la aerolínea al usuario, en el caso de exportación; y lo cobra directamente el terminal designado por la aerolínea al usuario, en el caso de importación.

- v) **Desconsolidación.** Se denomina así al cobro por la tarja y desglose de las guías hijas amparadas por una guía madre o master, en el caso de importación. Cuando el servicio de desconsolidación se realiza con la tarja inicial, se considera en el rubro Control y Manejo de carga, pero cuando se realiza posteriormente, a solicitud del agente de carga que actúe como intermediario, se convierte en un servicio adicional. Su cobro se aplica por kilo bruto de carga y es cobrada directamente por el terminal designado por la aerolínea al usuario, en el caso de importación;
- vi) **Manipuleo o descarga.** Es el cobro por concepto de uso de las instalaciones aeroportuarias que cobra el operador aeroportuario a la carga que se traslada hasta el costado de la aeronave, en el caso de exportación; o viceversa en el caso de importación.

El usuario no paga directamente la tarifa al operador aeroportuario, sino a través de la aerolínea o las empresas especializadas aeroportuarias. Este concepto lo cobra la aerolínea o el agente de carga que actúe como intermediario al usuario, en el caso de exportación; y lo cobra directamente el terminal al usuario, en el caso de importación.

La tarifa se conoce como UA (Uso de aeropuerto) y la determina OSITRAN. Se aplica a cada kilo bruto de carga que entra o sale del aeropuerto y varía dependiendo si es el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez o un aeropuerto regional, y si es carga internacional o carga nacional (cabe precisar que la carga en tránsito sólo paga una vez);

- viii) **Corte de guía (AWB Fee).** Es un cobro realizado por llenar los datos en la guía aérea, pero también se incluye en este concepto la preparación de los documentos pertinentes al embarque de la carga (manifiesto de carga), el control de la documentación que debe adjuntarse a la guía aérea y la transmisión de los detalles del embarque la Aduana de nuestro país y a la del país de destino, en el caso de exportación. El cobro se aplica por cada Carta Porte, independiente del peso declarado en ésta; y varía según la aerolínea, y según el agente de carga;

- ix) **Handling.** Es el cobro que se realiza para cubrir los gastos administrativos del aviso de llegada, revisión y endoso de las guías aéreas para su entrega al usuario o su representante, así como por cobrar el flete en los casos de embarques que lleguen al cobro ("collect"), en el caso de importación. El cobro se aplica por guía aérea, independiente del peso declarado en ésta; y la aerolínea cobra por guía aérea endosada al usuario o su representante. En el caso de embarques consolidados, el agente de carga cobra por cada guía endosada al usuario.

3.5. EL FLETE AÉREO

¿Cómo se fijan las tarifas del flete en el transporte aéreo internacional de carga?

El flete aéreo es el precio que paga el usuario por el transporte de las mercancías por vía aérea y en aeronave desde un aeropuerto de origen hasta otro distinto de destino, cubriendo sólo el vuelo de la aeronave.

Los demás costos incurridos por cuenta del usuario en virtud del contrato de transporte aéreo hasta que la carga se coloque en la bodega de la aeronave en el aeropuerto de origen o desde que se retire de ésta en el aeropuerto de destino, se cobran adicionalmente la aerolínea, sus agentes o por los propios prestadores de servicios aeroportuarios (agente de carga, terminal, etc.) ya sea en la propia Carta Porte Aéreo o por separado.

Además de los costos directamente relacionados con el contrato de transporte aéreo, pueden generarse otros costos adicionales a fin de dejar la mercancía disponible para su entrega.

El flete aéreo se determina de la siguiente manera:

Cuando el usuario lleva su carga directamente a la aerolínea, la aerolínea determina el flete aéreo. Cuando el usuario recurre a un agente de carga para embarcar su carga, será dicho el agente de carga el encargado de liquidar el flete.

El cálculo del flete aéreo puede efectuarse según el peso bruto del embarque o bien por el volumen del mismo.

Si el cálculo se efectúa por peso, se deberá redondear el peso bruto al kilo o medio kilo superior. Por ejemplo, si el peso del embarque fuera 12,1 kg, 12,2 kg, 12,3 kg, o 12,4 kg, se calculará el flete en base a 12,5 kg. Del mismo modo, si el peso del embarque fuera 12,6 kg, 12,7 kg, 12,8 kg, o 12,9 kg, se calculará el flete en base a 13,0 kg.

Para embarques muy voluminosos, se ha establecido una relación máxima entre el peso y el volumen

de un embarque. El factor utilizado es de 6.000 centímetros cúbicos por kilo. Si el embarque sobrepasa este máximo, entonces el cálculo del flete deberá hacerse según el volumen del mismo.

La fórmula es:

$$\text{"Peso volumen"} = \frac{\text{Largo x ancho x alto del embarque (cm)}}{\text{Factor 6.000 cm}^3}$$

Por ejemplo:

Si un embarque pesa 20,9 kg, y tiene un largo de 60 cm, un ancho de 60 cm y un alto de 119 cm, el cálculo del flete será el siguiente:

60 cm x 60 cm x 119 cm: 6.000 cm³ = Peso volumen 71,4 kg.

Comparando el peso volumen (71,4 kg) con el peso bruto (20,9 kg), notamos que el peso volumen es mayor y, por lo tanto, deberá considerarse para el cálculo del flete. Previamente, debe redondearse el peso volumen al medio kilo superior: 71,5 kg, que será multiplicado por el flete aéreo unitario aplicable al embarque.

La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de Aviación Comercial y en especial en el transporte aéreo internacional de carga es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda de los servicios.

Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública, el Estado podrá fijar tarifas mínimas y máximas para el transporte aéreo internacional; fijación que tendrá carácter extraordinario y sujeto a un plazo determinado. Estas tarifas se fijan de acuerdo con el informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

La tarificación aérea se realiza en la mayor parte de los casos en función al coeficiente de estiba aérea o coeficiente de estiba IATA que es un índice de equivalencia volumen / peso desarrollando el concepto de peso volumen.

La tarificación aérea tiene tres tarifas principales:

1. **Tarifa General de Carga.**- Están divididas en normales (cargas inferior a 45 kilos), de cantidad (cargas superior a 45 kilos) y mínimas (lo mínimo que se debe pagar cuando la tarifa de peso resulta inferior)
2. **Tarifas Preferenciales.**- Se aplican a mercancías específicas que son de gran tamaño. Se pueden otorgar descuentos por unidad de carga unificada o carga suelta unitarizada y pueden ser de 3 tipos:
 - 2.1. **Clasificadas.**- Estas tarifas se aplican a una serie de mercancías particularmente especificadas en formas de porcentajes que se añaden

o deducen respecto a la tarifa normal. Son consideradas como tarifas clasificadas:

- Equipaje no acompañado.
- Periódicos, revistas, libros, semanarios, catálogos, equipos de baile y libros para ciegos.
- Contenedores vacíos para animales, insectos y pescado.
- Animales vivos.
- Oro, platino, valores.
- Restos mortales.
- Piezas de avión.

2.2. **Tarifas de Mercancías Específicas (co-rates).**-

Se tratan de tarifas promocionales temporales con restricciones relativas a la naturaleza del producto y al tamaño mínimo del despacho; siendo aplicables para mercancías específicas enviadas a determinados destinos y orientadas a facilitar los flujos permanentes de importación y exportación. De acuerdo con las regulaciones, una tarifa de mercancía específica tiene prioridad ante la clasificada y ésta a su vez, la tiene ante la general.

2.3. **Tarifas de carga unitarizada.**-

Se tratan de tarifas reducidas aplicables en las principales rutas, a embarques transportados en contenedores o con paleta integral, considerando el peso específico de la mercancía "peso pivote"; correspondiendo al exportador o importador realizar la carga y descarga.

2.4. **Tarifas Gubernamentales.**-

Constituyen tarifas pactados por los Estados de los países que celebran acuerdos bilaterales sobre la materia.

Asimismo, existen otros tipos de tarifas especiales tomando como referencia un tonelaje mínimo de carga por un periodo determinado, tales como la tarifa de entrega inmediata para embarques pequeños y urgentes, tarifa de puerta a puerta que incluye servicios adicionales de recoger la carga y entregarla al local del destinatario; así como la tarifa unitaria aplicada en el transporte de animales vivos.

Según el modo de pago pactado, el flete aéreo puede ser pagado antes de entregar la carga a la aerolínea (prepago); pagado al último transportista que incluye el peso, valor y cargos adicionales que puedan generarse durante el viaje (postpago o cobro revertido); y en casos excepcionales se paga contra entrega de la mercancía.

Los servicios aeroportuarios y la carga aérea



CAPÍTULO PRIMERO

ASPECTOS GENERALES DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

¿Qué son los servicios aeroportuarios?

¿Quiénes son los Operadores de Servicios Aeroportuarios?

¿Cuáles son los servicios aeroportuarios?

¿Qué es el aeropuerto internacional?

¿Cuál es el principal aeropuerto internacional del Perú?

¿Cuáles son los demás aeropuertos internacionales del Perú?

1.1. SERVICIOS AEROPORTUARIOS

¿Qué son los servicios aeroportuarios?⁵

Los servicios aeroportuarios son aquellos servicios prestados por los operadores de servicios aeroportuarios dentro y fuera de plataforma, vinculados a servicios prestados directamente a aeronaves o con ocasión del transporte aéreo, cuando para su ejecución se utilizan equipos e infraestructura especializada.

¿Quiénes son los Operadores de Servicios Aeroportuarios?

Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios, son las personas naturales y/o jurídicas que prestan servicios aeroportuarios especializados, certificadas por la DGAC y que cuentan con autorización del administrador aeroportuario para ingresar a la plataforma.

En tal sentido, podemos considerar como operadores aeroportuarios a las aerolíneas, los agentes de carga internacional, los terminales de carga aéreo, los terminales de almacenamiento, así como también a las empresas administradoras de los aeropuertos internacionales.

¿Cuáles son los servicios aeroportuarios?

Las habilitaciones existentes, según lo expresado en las regulaciones aeronáuticas pertinentes, en los Servicios Especializados Aeroportuarios, son las siguientes:

- a) **Servicios de Rampa** compuesto por aquellos que asisten a las aeronaves en tierra, necesarios para efectuar operaciones de embarque y desembarque de carga, equipajes, pasajeros y mensajería.
- b) **Suministro de Combustible**, servicio que deberá realizarse siguiendo diversas normas técnicas para salvaguardar la seguridad de la aeronave, del aeropuerto, de la carga, de los operadores y usuarios.
- c) **Suministro de Alimentos (Catering)**, debiendo cumplir determinadas normas sanitarias, de higiene y de protección del personal, operadores y usuarios.
- d) **Terminales de Almacenamiento y de Carga**, servicios que deberán contar con certificaciones emitidas por la DGAC y autorizados por la SUNAT, contar con balanzas, pesas patrón en buen estado, así como con sus certificados de calibración otorgados por el INDECOPI; tener instalaciones señalizadas; certificaciones y áreas especiales para mercancías peligrosas, valores, animales vivos; así como contar con implementos de seguridad tales como: cascos, chalecos de protección lumbar, zapatos de seguridad, guantes, etc.
- e) **Equipos de Apoyo terrestre en Plataforma**, incluyen los servicios de limpieza de aeronaves que presten tanto a explotadores nacionales como internacionales; deberá contarse con los implementos mínimos de seguridad en forma permanente:

⁵ Flórez Villaverde, Marilyn. Responsabilidad de los Servicios Especializados Aeroportuarios. <http://aeronoticias.com.pe/blogsmarilyn/?p=44>

indumentaria reflectiva (entre las 18.00 y 07.00 horas); protector lumbar, zapatos de seguridad, guantes, protector de oídos.

- f) **Operadores de Base Fija (FBO)** servicios incluyen la atención de pasajeros (tráfico), despacho de aeronaves, mantenimiento de línea y control de operaciones y seguimiento de vuelo, para esto último, debe contarse con instalaciones adecuadas para centro de comunicaciones equipada con las ayudas y equipos especializados.
- g) **Servicio de Seguridad**, comprende los servicios de inspección y resguardo a aeronaves en tierra, equipaje de mano, facturado y carga, inspección interna de la aeronave, control de accesos a zonas restringidas, etc.; el personal encargado deberá contar con la autorización vigente de la DICSCAMEC.

1.2. AEROPUERTOS INTERNACIONALES

¿Qué son los aeropuertos internacionales?

Los aeropuertos internacionales son aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros complementarios.

Los aeropuertos están conformados por las siguientes estructuras físicas:

- **PLATAFORMA** es un área definida del aeropuerto, donde se ubica el avión para la estiba y desestiba de carga, ascenso y descenso de pasajeros, carga de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
- **ZONA DE MERCANCÍAS**, comprende todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías, que incluye las plataformas, edificios y almacenes de mercancías, estacionamientos de vehículos, así como los caminos relacionados para estos fines.
- **EDIFICIO DE MERCANCÍAS**, por el cual pasan las mercancías hasta que se efectúe su transferencia al transporte aéreo o terrestre.
- **VÍAS Y ÁREA DE TRÁNSITO INTERNO**, son instalaciones por las cuales circulan los usuarios intermedios que brindan los servicios esenciales.
- **ÁREA DE PROCESAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE CARGA**, son áreas del aeropuerto donde se

realiza la estiba y desestiba de la carga aérea, traslado, recepción almacenamiento y entrega de la carga aérea.

- **TERMINAL DE CARGA DEL EXPLOTADOR AÉREO**⁶
- **TERMINAL DE ALMACENAMIENTO**⁷

¿Cuál es el principal aeropuerto internacional del Perú?

En nuestro país, existen un total de once aeropuertos internacionales, siendo los más utilizados aquellos ubicados en Pucallpa, Cuzco, Iquitos, Arequipa, etc.

El **Aeropuerto Internacional Jorge Chávez** (ubicado en la Provincia Constitucional del Callao, próximo al puerto y a 10 km del centro de Lima) es el principal aeropuerto del Perú, pues concentra la gran mayoría de vuelos internacionales y nacionales del país, sirviendo a más de 8.200.000⁸ pasajeros por año.

El Aeropuerto Jorge Chávez es considerado como uno de los más modernos y con mayor tráfico de pasajeros de América Latina. Su ubicación estratégica en el medio de la costa oeste de América del Sur lo ha convertido en un importante hub del subcontinente. Destaca por sus enormes proyecciones en la conexión de vuelos entre las Américas, Asia-Pacífico y Europa lo que ha traído como consecuencia un crecimiento sostenido en el flujo de pasajeros, carga y correo. Actualmente es el centro de operaciones para América del Sur de la aerolínea salvadoreña TACA con su asociada TACA Perú y de la chilena LAN con su asociada LAN Perú. Es el único aeropuerto del mundo donde dos aerolíneas extranjeras lo utilizan al mismo tiempo como hub regional.⁹

Después de haber sido nominado dos veces al premio de Mejor Aeropuerto Sudamericano en los años 2005 y 2006 y luego de obtener el segundo lugar en el 2008, ha sido elegido para el año 2009 como el mejor aeropuerto de América del Sur por Skytrax Research, una consultora de estudios de mercado



⁶ Véase Primera Parte Capítulo 2.4.

⁷ Véase Primera Parte Capítulo 2.5.

⁸ *Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Estadísticas oficiales.* (http://www.lap.com.pe/lap_portal/acercalap.html)
Fuente: Wikipedia

⁹ *Agencia Andina. Entrevista al gerente general de Lima Airport Partners - Julio de 2008*
<http://www.andina.com.pe/espanol/Noticia.aspx?id=iyYf0IUZuww=>
Fuente: Wikipedia



especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres, que todos los años realiza una encuesta vía Internet a más de 8,6 millones de pasajeros de 95 nacionalidades, y usuarios de por lo menos 190 terminales aéreas alrededor del mundo, los cuales eligen a sus aeropuertos favoritos.

Este aeropuerto cuenta un **Área de Transferencia de Carga**, área de seguridad operacional asignada debidamente demarcada y señalizada para las operaciones de transferencia de carga ubicadas en el Centro de Carga y Correo Aéreo, en la cual se realizan las operaciones de carga y descarga:



- a) desde y hacia los vehículos motorizados (traylers, furgones y montacargas).
- b) desde y hacia la plataforma para cargar y descargar las aeronaves a través de los Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios.

En dicha área es donde se realizan los respectivos controles aduaneros y esta conformado por las siguientes instalaciones.

- **Centro de Operaciones de Carga (COC):** infraestructura donde se localiza la torre de control, lugar en el que se centraliza todas las comunicaciones, coordinaciones, supervisión y control de las operaciones de carga y correo aéreo, con al finalidad de facilitar las operaciones de carga y correo internacional y nacional. La capacidad instalada es de 1.024 TN en calidad de tránsito tanto en exportación, importación y carga nacional en operaciones simultáneas, logrando obtener una mayor capacidad durante las 24 horas de operación, alcanzando un promedio de 8.000 TN en total por día.
- **Posiciones de estacionamiento:** Cuenta con 60 posiciones de estacionamientos que consisten en espacios y/o áreas demarcadas dentro del Centro de Carga destinadas a la ubicación y el estacionamiento de los vehículos motorizados (traylers, furgones, camiones) y/o equipos terrestres utilizados en las operaciones de carga (tractores, dollies, porta contenedores, porta pallets).
- **Equipos de transferencia de carga:** los equipos utilizados para este fin son los siguientes:

- **MTD – Moving Truck Doc (01):** plataforma a propulsión eléctrica que se desplaza transversal y verticalmente a través de unos rieles fijos, que tienen como función principal trasladar la carga y el correo desde y hacia los vehículos de carga y desde y hacia la mesa de transferencia.
- **TD – Transfer Dock (03):** plataforma fija a propulsión eléctrica que se desplaza verticalmente, que tiene como función principal transferir la carga y/o el correo desde y hacia los vehículos de carga y desde y hacia las mesas de transferencia en el Centro de Carga.
- **Área para las Mercancías Peligrosas**, destinada a la estadía temporal de las mercancías peligrosas en tránsito, que por su condición requieren de un aislamiento temporal.
- **Sistema de Señalización Horizontal, Vertical y Semaforización**, destinado a la prevención de accidentes y a la seguridad operacional.
- **Balanza Digital** que mantiene un registro aleatorio del peso manifestado de la carga que se transfiere a través del Centro de Carga.
- **CCTV – circuito cerrado de televisión**, que consta de veintidós cámaras digitales con un sistema de grabación incorporado, que mantiene en su memoria quince días de información de todas las operaciones, ubicadas estratégicamente en las zonas de operación y que han elevado el nivel de seguridad de la carga aérea como consecuencia de poder tener registradas las ocurrencias que se puedan presentar como: accidentes, incidentes, hurtos y posibles acciones de narcotráfico en apoyo de los usuarios y de las autoridades competentes.
- Consola de posiciones de estacionamiento – la cual controla el nivel de ocupabilidad de las posiciones de estacionamiento y que permite programar con anticipación las asignaciones en coordinación con los Servicios Especializados Aeroportuarios.



Torre de Control de Carga Aérea del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

¿Cuáles son los demás aeropuertos internacionales del Perú?

En nuestro país, existen otros diez aeropuertos internacionales ubicados fuera de Lima, además de dos aeropuertos considerados “cielos abiertos”, es decir, que pueden ser utilizados por aeronaves de cualquier país o “bandera”. La pista más larga de Latinoamérica se encuentra en el Aeropuerto Internacional Inca Manco Cápac, de la ciudad de Juliaca, con más de 4.200 metros lineales.

Cabe indicar que, debido al poco movimiento de tráfico aéreo internacional en los aeropuertos señala-

dos, éstos sólo atienden un promedio de 12 horas al día, con excepción de los ubicados en Juliaca, Arequipa y Tacna, que funcionan 14.

En caso que alguno de los aeropuertos no pudiera atender debido a factores climáticos (densa neblina) o de infraestructura (daños en la pista de aterrizaje), las aeronaves pueden utilizar aeropuertos alternos preestablecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Por ejemplo, si no se puede aterrizar en el aeropuerto Jorge Chávez, se utilizaría el aeropuerto de Pisco o, en defecto de este último, el aeropuerto de Chiclayo.

AEROPUERTOS INTERNACIONALES DEL PERÚ

| Ciudad | Código | Aeropuerto | Altura en Pies | Altura en Metros |
|----------------------|--------|---------------------------------------|----------------|------------------|
| Arequipa | AQP | Alfredo Rodríguez Ballón | 8.365 | 2.760 |
| Cusco (*) | CUZ | Alejandro Velazco Astete | 10.656 | 3.516 |
| Chiclayo (#) | CIX | Capitán FAP José Quiñones G. | 95 | 31 |
| Iquitos (*) | IQT | Coronel FAP Francisco Secada V. | 406 | 134 |
| Juliaca | JUL | Inca Manco Cápac | 12.546 | 4.140 |
| Lima (Callao) | LIM | Internacional Jorge Chávez | 75 | 25 |
| Pisco (#) | | Pisco | 39 | 13 |
| Pucallpa | PCL | Pucallpa | 515 | 170 |
| Puerto Maldonado (*) | PEM | Padre José de Aldamiz | 853 | 281 |
| Tacna (*) | TCQ | Coronel FAP Carlos Ciriani Santa Rosa | 1.537 | 507 |
| Trujillo | TRU | Capitán FAP Carlos Martínez Pinillos | 75 | 25 |
| Tumbes (*) | TBP | Capitán FAP Pedro Canga Rodríguez | 87 | 29 |

(#) Aeropuertos utilizados de manera accesoria al Aeropuerto de Lima.

(*) Aeropuertos declarados “cielos abiertos”.

Fuentes:

<http://www.welcomeperutravel.com/espanol/transportes-peru/transporte-AEREO/aeropuertos-peru.html>

http://www.corpac.gob.pe/informacion_aeroportuaria/aerop_internacionales.asp



CAPÍTULO SEGUNDO

LA CARGA EN EL TRANSPORTE AÉREO

- ¿Qué es la carga aérea?
- ¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía aérea?
- ¿Qué son las mercancías peligrosas?
- ¿Qué son las mercancías restringidas? ¿Qué autoridades las controlan?
- ¿Qué es el equipaje y menaje de casa?
- ¿Qué mercancías no pueden transportarse en el equipaje?
- ¿Cuáles son las mercancías restringidas inspeccionadas en los aeropuertos internacionales?
- ¿Cuáles son los embalajes utilizados en el transporte aéreo?
- ¿En qué consiste el marcado?
- ¿Qué son las “paletas”?
- ¿Qué son las “ULD”?

2.1. CARGA AÉREA

¿Qué es la carga aérea?

La carga es el conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que permite agilizar la manipulación, embarque, descarga o transporte aéreo. Es común considerar como carga a cualquier mercancía, incluso si ésta última no fue consolidada. La mensajería, los suministros y el equipaje acompañado no están considerados como carga.

2.2. TIPOS DE CARGA

¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía aérea?

En el transporte internacional, existen los siguientes tipos de carga:

2.2.1. CARGA GENERAL, puede ser suelta y unitarizada.

1. **Carga suelta**, cuando se transportan mercancías individuales, manipulados como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.
2. **Carga unitarizada**, cuando la mercancía es colocada en artículos individuales, tales como cajas, empaques u otros elementos desunidos o carga suelta agrupados en unidades como preslingas, paletas y contenedores, listos para ser transportados.

La carga general unitarizada es apropiada para el transporte aéreo ya que permite un manipuleo seguro, evitando daños y protegiéndola de la degradación térmica y biológica; un manipuleo rápido y eficiente. Por tal motivo, en el transporte aéreo se utiliza una alta proporción de carga unitarizada que puede ser preparada por el exportador, el agente de carga o por la propia aerolínea.

2.2.2. CARGA PERECIBLE

Se denominan carga perecible a aquellos productos cuyas propiedades físicas, químicas o microbiológicas no le permiten tener una duración en el tiempo o en el ambiente, tales como los productos de origen animal y vegetal en estado primario, por lo cual van a necesitar condiciones especiales para su conservación, tales como refrigeración, preservantes, bolsas al vacío, etc. Se consideran perecibles a las frutas y verduras, carnes y derivados, pescados y mariscos, peces ornamentales, productos lácteos, flores frescas y follajes. Por su naturaleza, esta carga suele utilizar transporte aéreo.

Dentro de las cargas perecibles se puede incluir productos tales como: productos farmacéuticos (vacunas, y drogas), órganos vivos, tejidos, cultivos, productos biológicos; también puede incluir también las expediciones de animales vivos que son enviados vivos pero que en destino serán sacrificados y convertidos en alimentos (ejem. pollitos de un día).

En el grupo de carga perecible, podemos considerar a la **Carga Húmeda**¹⁰, aquella por su naturaleza genera una gran cantidad de líquido o vapor y requiere de embalaje especial para evitar derrames o filtraciones que pudieran producir corrosión a los metales de los aviones, o dañar a otras cargas. Dentro de la carga húmeda podemos considerar: mariscos, pescado fresco, aceitunas en salmuera, cueros salados para curtiembre, carnes, jugos, etc.

2.2.3. CARGA FRÁGIL

Consisten en productos susceptibles de dañarse o destruirse con rapidez y facilidad, por lo cual

¹⁰ Fuente: <http://es.lancargo.com/servicios/perecederos/>

requieren ser manipulados con extremo cuidado, utilizando materiales de embalaje adicionales tales como el plástico, espuma de poliuretano, tecnopor, zunchos, trincas, material sintético o metálico, etc., además de etiquetar la carga con señales o instrucciones de manipulación. El transporte aéreo resulta idóneo porque su rapidez reduce más el riesgo de daño o destrucción de dicha carga, tales como los artículos de vidrio o porcelana, aparatos electrodomésticos, artesanías, medicinas, etc.

2.2.4. CARGA VALORADA¹¹

Carga Valorada es toda aquella que contenga uno o más de los siguientes artículos:

- Cualquier artículo que tenga un valor declarado para el transporte de US\$ 1.000 por kilogramo o más.

| | |
|-----------|---|
| Clase 1 | Materias y objetos explosivos. |
| Clase 2 | Gases Inflamables - No inflamables - No tóxicos - Tóxicos. |
| Clase 3 | Líquidos inflamables. |
| Clase 4.1 | Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas. |
| Clase 4.2 | Materias que pueden experimentar inflamación espontánea. |
| Clase 4.3 | Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables. |
| Clase 5.1 | Materias comburentes. |
| Clase 5.2 | Peróxidos orgánicos. |
| Clase 6.1 | Materias tóxicas. |
| Clase 6.2 | Materias infecciosas. |
| Clase 7 | Materias radioactivas. |
| Clase 8 | Materias corrosivas. |
| Clase 9 | Materias y objetos que presentan peligros diversos. |

- Oro en cualquier forma, platino, y metales de platino (paladio, iridio, rutenio, osmio y rodio) excluyendo los isótopos radiactivos de los mencionados metales y mezclas que estén sujetas a los requerimientos de mercancías peligrosas.
- Billetes de banco de curso legal, cheques de viajero, pólizas, acciones, sellos de correo y tarjetas de banco o crédito listas para ser utilizadas.
- Piedras preciosas, diamantes, incluyendo los diamantes industriales, zafiros, rubíes, esmeraldas y perlas reales incluyendo las perlas cultivadas.
- Joyería y relojes hechos de plata y/u oro, y/o platino.
- Artículos hechos de oro y platino distintos, incluyendo aquellos enchapados en oro o platino.

2.2.5 CARGA PELIGROSA

¿Qué son las mercancías peligrosas?

Las mercancías peligrosas son materias u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. El término mercancía peligrosa se utiliza en el ámbito del transporte; en los ámbitos de seguridad para la salud o etiquetado se utiliza el término sustancia o preparado peligroso.

¿Cómo se clasifican las mercancías peligrosas?

Todas las mercancías peligrosas están clasificadas atendiendo a sus características químicas y a su grado de peligrosidad. Las regulaciones de la IATA establecen la siguiente clasificación:

Clase 1: Materias y objetos explosivos

Son materias u objetos que, debido a una reacción química desprenden gases a una temperatura o velocidad que puedan producir daños o reacciones exotérmicas¹².

Dentro de esta clase las materias y los objetos se subdividen en función del riesgo de explosión en masa, de proyección o de incendio. Ejemplos: Fuegos artificiales, bengalas, bombas, cohetes, municiones, mechas, detonadores.

En tal sentido, los materiales explosivos se clasifican en las siguientes divisiones:



Etiqueta genérica para materiales clase 1

¹¹ Fuente: <http://es.lancargo.com/servicios/mercancias-valoradas>.

¹² Se denomina reacción exotérmica a cualquier reacción química que desprende un calor intenso que puede dar lugar al fuego.



- División 1.1: Sustancias y objetos que representan un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.2: Sustancias y objetos que representan un riesgo de proyección, pero no un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.3: Sustancias y objetos que representan un riesgo de incendio y un riesgo que se produzcan pequeños efectos de onda de choque.
- División 1.4: Sustancias y objetos que no representan un riesgo considerable.
- División 1.5: Sustancias muy insensibles que no representan un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.6: Objetos sumamente insensibles que no representan riesgo de explosión de toda la masa.

Clase 2: Gases

Son materias que a presión normal y 20° C se encuentran en estado gaseoso o bien con una presión de vapor superior a 3 bares a 50° C. Los gases pueden presentarse licuados, comprimidos o refrigerados. En función de sus propiedades pueden clasificarse como asfixiantes, comburentes, inflamables o tóxicos. En virtud de esta clasificación se establecen tres divisiones.

2.1 Gases inflamables. son aquellos que, a 20°C y a una presión de 101,3 kPa:

- Son inflamables en mezcla de proporción igual o inferior al 13% en volumen.
- Tiene una gama de inflamabilidad con el aire de al menos 12%.

Esto es, resumiendo, gases que pueden inflamarse en contacto con una fuente de calor. Ej. propileno, etano, butano.

2.2 Gases no inflamables no tóxicos. Son gases que:

1. Diluyen, sustituyen o desplazan el oxígeno del aire produciendo asfixia.
2. Tienen características comburentes y favorecen la combustión en mayor medida que el aire. Ej. oxígeno, helio.
3. No pueden adscribirse a ninguna de las demás clases.

2.3 Gases tóxicos. Pueden producir, por inhalación, efectos agudos o crónicos o irritantes, e incluso la muerte. Los gases tóxicos pueden, además, ser inflamables, corrosivos o comburentes. Ejem, cloro.



2.1 Gases inflamables 2.2 Gases no tóxicos 2.3 Gases tóxicos

Clase 3: Líquidos inflamables

Son líquidos cuyo punto de inflamación¹³ es de 60° C. Estas materias pueden presentar, además, características tóxicas o corrosivas. Ej. tolueno, aguarrás, gasolina, pinturas, barnices.

La clase 3 comprende las siguientes sustancias:

1. Líquidos inflamables.
2. Explosivos líquidos insensibles.



Clase 3

Clase 4.1: Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas

Son materias u objetos que en condiciones que se dan durante el transporte se inflaman con facilidad, sustancias que reaccionan espontáneamente (sólidos o líquidos) que pueden experimentar una reacción exotérmica. (ejem. materias pulverulentas que en contacto con fuentes de calor); o materias inestables que pueden experimentar reacciones de descomposición exotérmicas. Ej. nitratos, fibras de origen vegetal que humedecidas liberan calor, azufre.



Clase 4.1

Clase 4.2: Materias que pueden experimentar inflamación espontánea

Son materias que en contacto con el aire pueden calentarse o inflamarse y arder. Ej. fósforo blanco, residuos de lana sucia, papel tratado con aceite no saturados, etc.



Clase 4.2

Se tratan de sustancias que pueden experimentar calentamiento espontáneo en las condiciones que acontecen durante el transporte.

¹³ Punto de inflamación de un líquido inflamable: Es la temperatura más baja a la que los vapores de un líquido forman con el aire una mezcla inflamable. No debe confundirse con el punto de ignición que es la temperatura a la que hay que elevar la mezcla aire-vapores para provocar realmente una explosión.

Clase 4.3: Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables



Clase 4.3

Son materias u objetos que, en contacto con el agua reaccionan desprendiendo gases inflamables o que pueden formar mezclas explosivas con el aire.

Ejem. bario, calcio, amalgama líquida de metales alcalinos.

Los materiales clase 4.3 se dividen en aquellos que: producen inflamación espontánea en cualquier fase del procedimiento de ensayo; y aquellos que tienen emanación de gas inflamable a una velocidad superior a 1 litro por kilogramo/fuerza de sustancia por hora.

Clase 5.1: Materias comburentes

Son líquidos o sólidos que pueden provocar o favorecer la combustión (generalmente da lugar a reacciones que desprenden oxígeno) por tanto en contacto con otros materiales aumentan el riesgo de que se produzcan incendios y favorecen el desarrollo de los mismos. Ej. nitrato amónico, permanganato sódico.

Las mezclas de sustancias comburentes con materias combustibles, e incluso con materias como azúcar, harina, aceites comestibles, aceites minerales, son peligrosas. En contacto con ácidos líquidos, la mayoría de las sustancias comburentes producen una reacción violenta con desprendimiento de gases tóxicos.

Clase 5.2: Peróxidos orgánicos

Los peróxidos orgánicos son sustancias susceptibles de experimentar descomposición exotérmica a temperaturas normales o elevadas. La descomposición puede producirse por efecto del calor, del contacto con impurezas, por rozamiento o impacto. Son materias derivadas del peróxido de hidrógeno, en el cual uno o dos de los átomos de hidrógeno son sustituidos por radicales orgánicos.

Los peróxidos orgánicos se dividen en:

- No más de 1% de oxígeno activo procedente de peróxidos orgánicos cuando su contenido de peróxido de hidrógeno sea de no más de un 1 %.
- No más de 0,5 % de oxígeno activo procedente de peróxidos orgánicos cuando su contenido de peróxido de hidrógeno sea de más de un 1% pero de no más de un 7%.

Clase 6.1: Materias tóxicas

Materias que, en cantidades relativamente pequeñas, que pueden dañar a la salud del ser humano o causar su muerte por inhalación, absorción cutánea o ingestión. Ej. metanol, cloruro de metileno.

Por su propia naturaleza, estas sustancias entrañan el riesgo de envenenamiento si entran en contacto con el cuerpo humano.

Casi todas las sustancias tóxicas desprenden gases tóxicos si un incendio las afecta o si se calientan hasta su descomposición.

Clase 6.2: Materias infecciosas

- Materias de las que se sabe o se cree que contienen agentes patógenos, es decir, microorganismos (bacterias, virus, priones) que pueden provocar enfermedades a los animales o a los seres humanos. Ej. muestras de diagnóstico o ensayo.
- Productos biológicos, productos derivados de organismos vivos que requieran de tratamiento especial para su transporte, Ej. material destinado a la confección de vacunas para seres humanos o animales.
- Cultivos, de laboratorio para el estudio de enfermedades humanas o animales.
- Especímenes de pacientes: Materiales animales o humanos extraídos de pacientes. Ejem secreciones, excrementos, sangre o tejidos celulares.
- Microorganismos genéticamente modificados: cualquier organismo que ha sido modificado mediante ingeniería genética que no se produce de forma natural.
- Desechos médicos o clínicos: material descartable de la práctica clínica en humanos o animales o bien de investigación biológica.

Clase 7: Materias radioactivas

Son objetos o materias que contienen radionucleidos en los cuales tanto la concentración de actividad como la actividad total de la remesa excedan los valores específicos mínimos. Por sustancias fisionables se entiende al Uranio 233 y 235, Plutonio 239 y 241, así como cualquier combinación de éstos.



Clase 6.1



Clase 6.2



Clase 7



Clase 8: Materias corrosivas



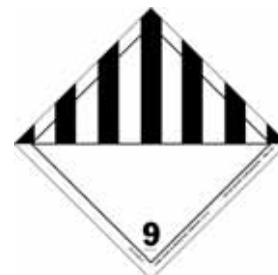
Clase 8

Las materias u objetos que, por contacto, dañan el tejido epitelial de la piel, las mucosas o los ojos; o que pueden dar lugar a daños en otras mercancías o en propiedades en caso de derrame. Ejem. ácido sulfúrico, hipoclorito sódico.

Todas las sustancias de la presente clase con efectos destructivos en mayor o menor grado sobre materiales los metales o los textiles.

Además de actuar directamente de manera destructiva si entran en contacto con la piel o las mucosas, algunas de las sustancia de esta clase son tóxicas o perjudiciales. Su ingestión o inhalación de sus vapores pueden dar por resultado un envenenamiento y algunas de ellas pueden incluso atravesar la piel.

Clase 9: Materias y objetos que presentan peligros diversos



Clase 9

Son materias que suponen algún tipo de peligro no contemplado entre los anteriores: dioxinas, polvos finos que pueden provocar daños en las vías respiratorias, pilas de litio, materias peligrosas para el medio ambiente, dentro de esta categoría la mercancía más común es el Hielo seco (CO2) que se usa para refrigerar diversos productos.

Las sustancias que se transportan o se presentan para su transporte a temperaturas iguales a 100°C.

Los organismos genéricamente modificados que no responden a definición de sustancias infecciosas pero que pueden provocar en animales plantas o sustancias microbiológicas modificaciones que normalmente no se producirían como resultado de la reproducción natural.

CARGA AÉREA DE MAYOR FRECUENCIA¹⁴

| Urgentes | Valiosa | Varios | Restringidos |
|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Perecibles: Flores, legumbres, alimentos. • Medicinas: vacunas, etc. • Repuestos. • Periódicos, revistas, courier, documentos. • Artículos para salvar vidas humanas. | <ul style="list-style-type: none"> • Metales preciosos. • Computadoras y sus • Repuestos, partes costosas para Maquinarias. • Herramientas. • Obras de arte. • Obras para exposición. • Ferias. | <ul style="list-style-type: none"> • Frágiles. • Restos humanos. • Efectos personales. • Textiles, confección. • Repuestos de aviones. • Helicópteros, barcos. • Automóviles. | <ul style="list-style-type: none"> • Mercancía peligrosa. • Productos químicos. • Radiactivos. • Artesanías. • Animales vivos. |

2.3. MERCANCÍAS RESTRINGIDAS

¿Qué son las mercancías restringidas?

Las Mercancías Restringidas son aquellas que para su ingreso o salida del país requieren del cumplimiento de requisitos establecidos en la legislación pertinente, como pueden ser: autorizaciones, permisos, certificados, declaración jurada.

¿Qué autoridades controlan las mercancías?

Las autoridades que controlan el ingreso y/o salida de las mercancías restringidas son dependencias de los Ministerios, los cuales señalamos a continuación:

¹⁴ Fuente: Talma Training School.

| |
|---|
| Ministerio de la Producción - PRODUCE |
| Viceministerio de Pesquería. |
| DIQPF – Dirección de Insumos Químicos y Productos Fiscalizados. |
| OTO/PERÚ – Oficina Técnica de Ozono. |
| Otras dependencias pertenecientes al PRODUCE. |
| Ministerio de Agricultura – MINAG |
| SENASA – Servicio Nacional de Sanidad Agraria. |
| Otras dependencias pertenecientes al MINAG. |
| Ministerio del Interior – MININTER |
| DICSCAMEC - Dirección General de Control de Servicios de Seguridad, Control de Armas, Munición y Explosivos de Uso Civil. |
| Otras dependencias pertenecientes al MININTER. |
| Ministerio de Salud – MINSAL |
| DIGEMID – Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas. |
| DIGESA – Dirección General de Salud Ambiental. |
| Otras dependencias pertenecientes al MINSAL. |
| Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC |
| Ministerio de Transportes y Comunicaciones. |
| Ministerio de Relaciones Exteriores – MRREE |
| Ministerio de Relaciones Exteriores. |
| Ministerio de Educación – MINED |
| Instituto Nacional de Cultura; Biblioteca Nacional o Archivo General de la Nación. |
| Otras dependencias del Ministerio de Educación. |
| Ministerio de Energía y Minas – MEM |
| IPEN - Instituto Peruano de Energía Nuclear. |
| Otras dependencias pertenecientes al MEM. |
| Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR |
| DNT- Dirección Nacional de Turismo. |
| Otras dependencias pertenecientes al MINCETUR. |

Fuente: SUNAT

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/procAsociados/index.html>

A diferencia de las mercancías peligrosas (cuyas categorías son establecidas por la IATA según la naturaleza de cada mercancía y considerando la seguridad del transporte aéreo) las mercancías restringidas son establecidas por autoridades del Estado por razones ajenas al medio de transporte utilizado y son aplicadas durante el ingreso o salida de dichas mercancías.

¿Cuáles son las mercancías restringidas inspeccionadas en los aeropuertos internacionales?

En el transporte aéreo, las mercancías restringidas que son controladas físicamente en los aeropuertos internacionales son las siguientes:

i. Animales y Plantas

El Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA) es la entidad del Estado que autoriza el traslado de animales hacia otros países, emitiendo el Certificado Zoonosanitario de Exportación con la finalidad de avalar las condiciones zoonosanitarias de los animales, productos o subproductos de origen animal que serán destinados a exportación. El contenido de dicho documento variará dependiendo del producto que se exportará y de los requisitos de cada país importador. Asimismo, SENASA permite ingresar animales al país luego de verificarse su certificación, vacunación, inspección y reglas de cuarentena; los perros y gatos solo requieren estar acompañados por un certificado de salud y de vacunación contra las principales enfermedades, emitido por la autoridad oficial del país de origen. Para salir con mascotas es necesario realizar un pago en el Banco de la Nación, según sea el caso, portar el certificado de vacunación y de salud, y pasar una inspección en las oficinas de SENASA ubicadas en el Aeropuerto.

Para mayor información; comunicarse al (01) 5751599 o visitar: www.senasa.gob.pe

ii. Recursos naturales

El ingreso o salida de la flora y fauna silvestre (que incluye todo animal o planta vivo o muerto y toda parte o derivado de éstos fácilmente identificables y que se encuentren en los Apéndices de la Convención sobre el Comercio Internacional de especies amenazadas de flora y fauna silvestres) requiere del Permiso de CITES. La flora y fauna silvestre, o declarada por la Autoridad Nacional en vías de extinción, en peligro o en amenaza, que no estén en los Apéndices CITES requieren del permiso del Ministerio de Agricultura a través de su Dirección General Forestal y de Fauna Silvestre.

iii. Bienes Culturales. Verificación de Réplicas y Souvenirs

En la Sala de Embarque funciona el módulo de verificación de réplicas de América Latina en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, a cargo de



peritos especializados de historia del arte y de arqueología del Instituto Nacional de Cultura (INC). Se encargan de expedir los certificados correspondientes para las réplicas de piezas culturales peruanas para autenticar su condición de réplica en otros aeropuertos. Para tal efecto, verifican que los objetos que portan los pasajeros no pertenezcan al patrimonio cultural de la Nación, inspeccionando tanto réplicas y recreaciones, obras de arte peruano u extranjero, para lo cual se entrega un Acta de Verificación. De verificarse que se trata de piezas auténticas cuya tenencia sea irregular, se ordenará su incautación.

Con este servicio, no sólo se evita que valiosas piezas de nuestro legado cultural salgan de nuestro país, sino que los turistas puedan hacer de inmediato la verificación de sus réplicas y souvenirs, evitando las incautaciones innecesarias que tanta molestia les causó en el pasado. Mayor información en www.inc.gob.pe

2.4. EQUIPAJE Y MENAJE DE CASA

¿Qué es el equipaje y menaje de casa?

Podemos referirnos como **Equipaje** a todos los artículos nuevos o usados que un viajero pueda razonablemente necesitar para el viaje, siempre que se advierta que son para su uso y consumo, de acuerdo con el propósito y duración del viaje y respecto de los cuales, por su cantidad, puede presumirse que no serán destinados al comercio.

El equipaje acompañado es aquel que porte consigo el viajero a su entrada o salida del país y el equipaje no acompañado es aquel que llegue o salga del país por cualquier vía o medio de transporte antes o después de la llegada o salida del viajero dueño de dicho equipaje.

Por su parte, se entiende como **Menaje de Casa** al conjunto de muebles y enseres del hogar, nuevos o usados, de propiedad del viajero o su familia, en caso de unidad familiar. Otra definición importante es la del viajero, es decir, toda persona que ingresa o sale del territorio nacional, provista del pasaporte o documento oficial expedido por el organismo competente cualquiera sea el tiempo de su permanencia o el motivo de su viaje.

¿Qué artículos pueden y no transportarse en el equipaje?

No debe transportar en el equipaje de mano los siguientes artículos, pues serán retenidos en los controles de seguridad:

- Objetos punzocortantes de todo tipo y tamaño.
- Armas de fuego o imitación de éstas.

- Cualquier objeto considerado peligroso para el vuelo en cabina, en cumplimiento con de las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Sólo se permitirá el transporte de líquidos, aerosoles y geles en el equipaje de mano en envases con una capacidad no mayor a los 100 mililitros. Estos envases deberán portarse en una bolsa de plástico transparente con autocierre (tipo Zip-lock), de no más de un litro de capacidad (20 x 20 cm). Es importante que la bolsa pueda cerrarse completamente. Sólo se permitirá una bolsa por pasajero presentada por separado del equipaje de mano.

Los medicamentos, alimentos para bebés y dietas especiales deben ser presentados en el control de seguridad. No necesitan transportarse en bolsa.¹⁵

2.5. EMBALAJES EN EL TRANSPORTE AÉREO

¿Cuáles son los embalajes utilizados en el transporte aéreo?

Son los recipientes y demás componentes o materiales necesarios idóneos a su función de contención.

Los embalajes son importantes porque permiten proteger la carga y preservar la calidad de las mercancías; además de facilitar su traslado, manipuleo, almacenamiento, unitarización y estiba de las unidades de carga en los contenedores o paletas.

Por estas razones, los embalajes deben efectuarse considerando el tipo, la naturaleza y el valor de la carga.

- a) Si se trata de carga convencional, se utilizan piezas individuales como cajones, cajas, tambores, sacos, fardos, paquetes, etc.
- b) Si se trata de carga perecible (hortalizas, espárragos, flores, carnes, etc.), se utilizarán embalajes cuyo material y/o diseño la conserven a una temperatura adecuada.
- c) Si se trata de carga frágil, los embalajes deben contener accesorios de protección (ejemplo: tecnopor) y etiquetas para su correcto manipuleo.

Los principales materiales de embalaje utilizados para el transporte aéreo son:

- Naturales: madera y textiles de fibras naturales, los cuales requieren certificados de fumigación.
- Cartón de paja y corrugados (cartón fibra), muy utilizados en el transporte aéreo
- Papel y materiales de cartón, solo o combinado.
- Metálicos, para transportar líquidos, polvos, cristales, etc.

¹⁵ Fuente: http://www.lap.com.pe/lap_portal/tvueloint.html

- Sintéticos, plástico empleado como recipiente (sacos, bolsas, tambores, contenedores), en película termoformable o extensible y como material de amortiguación.



Cartón corrugado



Paletizado de madera aserrada

Los embalajes más utilizados en el transporte de carga por vía aérea son los siguientes:

- **Embalaje combinado.** Toda combinación de embalajes para fines de transporte, que consta de uno o más embalajes interiores bien afianzados en un embalaje exterior, de conformidad con lo previsto en las disposiciones pertinentes de la OACI (“Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea”).
- **Embalajes compuestos.** Constan de un embalaje exterior y de un recipiente interior construido de modo tal que formen un embalaje integral. Una vez montada, dicho embalaje constituye una sola unidad integrada que se llena, almacena, transporta y vacía como tal.
- **Embalajes de recuperación.** Embalajes especiales en los cuales se acomodan bultos que contienen mercancías peligrosas que presentan deterioro, defectos o fugas, o mercancías peligrosas que se han derramado o filtrado, para su transporte por vía aérea con fines de recuperación o eliminación.
- **Embalajes exteriores.** La parte protectora exterior de los embalajes compuestos o combinados, junto con los materiales absorbentes, amortiguadores y todos los otros elementos necesarios para contener y proteger los recipientes interiores o los embalajes interiores.
- **Embalajes interiores.** Embalajes que, para su transporte, requieren otro embalaje exterior.



Embalajes para mercancías peligrosas

- **Embalajes intermedios.** Embalajes que van entre los embalajes exteriores y los embalajes interiores.
- **Embalajes no tamizantes.** Embalajes que no dejan pasar sustancias secas comprendidas las materias sólidas finas que se producen durante el transporte.
- **Embalajes reacondicionados.** Son bidones de metal, plásticos y jerricanes que se limpian, restauran e inspeccionan.
- **Embalajes transformados.** Son bidones de metal y plásticos que son transformados de un tipo de la ONU o han sufrido el reemplazo de elementos que forman parte de su estructura.
- **Embalajes únicos.** Embalajes que no requieren ningún embalaje interior para llevar a cabo la función de contención durante el transporte.



4C BOXES OF NATURAL WOOD
(Caja de madera natural)
ejemplo de uso: Artesanía



1A1 STEEL DRUMS
(Bidón de tapa fija)
ejemplo de uso: Líquidos no corrosivos



4G FIBREBOARD
(Caja de cartón prensado)
ejemplo de uso: Textiles

¿En qué consiste el marcado?

El marcado consiste en identificar cada una de las piezas de la carga, ya sea colocando la marca y número del embarque, datos del proveedor y consignatario, destino, peso, modelo y serie del producto, instrucciones de manipulación.

¿Qué son las “paletas”?

Se trata de plataformas de carga que tiene dos bases separadas entre sí por soportes, o una base única apoyada sobre patas de altura suficiente, lo cual permite manipular y transportar la carga a través de camiones montacargas o camiones paleteros.



Pallet de madera



Semi-pallet



Pallet de plástico

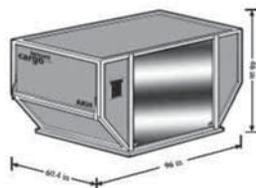


¿Qué son las "ULD"?

Se trata de la abreviatura inglesa de los Dispositivos Unitarios de Carga, consistentes en unidades de contenedor que se adaptan a las bodegas o compartimientos de las aeronaves. Los más conocidos son los iglúes estructurales (igloos), los contenedores de bodega inferior, las paletas-red-iglú, las unidades térmicas, etc.

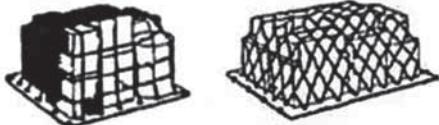
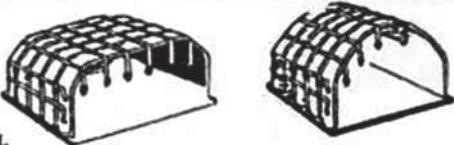
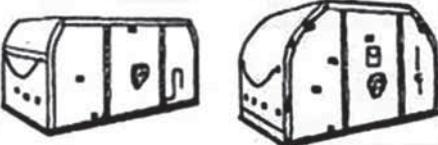
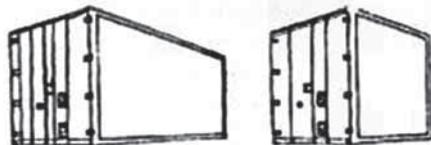
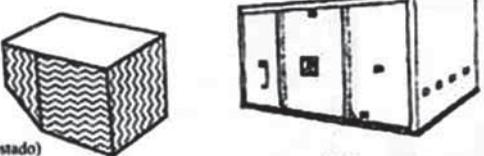
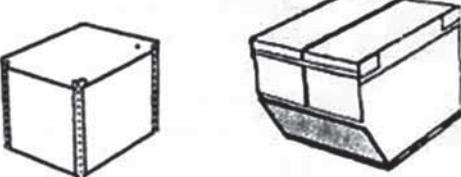
Los contenedores aéreos permiten aprovechar al máximo la capacidad volumétrica del avión, reduce el efecto de la intemperie, evita robos y daños por manipuleo, reduciéndose además el número de piezas individuales.

Los sistemas restringidos de carga de los aviones y sus componentes: paleta más red, mas iglú no estructural o paleta más red.



Iglú

UNIDADES DE CARGA UNIFICADA (UKD) PARA TRANSPORTE AÉREO

| Dimensiones de la base | Prefijo | Código e ilustración |
|---|----------------------------------|---|
| Paleta Red 2,24 x 3,18 m (88" x 125") 2,24 x 2,74 m (88" x 108") 2,44 x 3,18 m (96" x 125") 2,44 x 6,05 m (96" x 235 1/2") | P1 P2 P6 P7 | P RED y PALETA DE AVIÓN (El número está grabado en la base)  |
| Iglú Red 2,24 x 3,18 m (88" x 125") 2,24 x 2,74 m (88" x 108") 2,44 x 3,18 m (96" x 125") | UA UD UQ | U IGLÚ NO ESTRUCTURAL (El número se muestra en la base de la estructura)  |
| Iglú Estructural 2,24 x 3,18 m (88" x 125") 2,24 x 2,74 m (88" x 108") | AA SA TA AD | A o S o T IGLÚ ESTRUCTURAL (El número se muestra en el costado)  |
| Contenedor de Bodega Principal 2,44 x 2,99 m (96" x 117 1/2") 2,44 x 3,18 m (96" x 125") 2,44 x 6,05 m (96" x 238 1/2") | AR BR AQ BQ AS BS | A o B CONTENEDOR DE BODEGA PRINCIPAL (El número se muestra en el costado)  |
| Contenedor de Bodega Inferior 1,53 x 1,56 m (60,4" x 61,5") 1,53 x 3,18 m (60,4" x 125") | AV AW | A CONTENEDOR DE BODEGA INFERIOR (El número se muestra en el costado)  |
| Contenedor No Certificado para Avión 1,53 x 1,56 m (60,4" x 61,5") 1,53 x 3,18 m (60,4" x 125") | DV DW | D CONTENEDOR NO CERTIFICADO (Puede ser fabricado con materiales diferentes al metal. El número se muestra en el costado)  |

Fuente: International Trade Institute Inc. A Guide to Export Documentation. Dayton, Ohio, 1982

UNIDADES DE CARGA UNIFICADA SEGÚN IATA

| Tipo de Unidad | Dimensiones externas (cm) L x A x Alt. | Volumen Interno (m3) | Capacidad Neta | Ejemplos de aviones adecuados |
|--|---|----------------------|---|---|
| 10" Paleta con red | 318 x 244 x 244 Contorno A | 17,0 | 6654 | B747, B747 COMBI |
| CTN de bodega principal | 318 x 244 x 244 Contorno A | 17,0 | 6474 | B747, B747 COMBI |
| 125" Paleta con red | 318 x 244 x 193 Contorno B | 10,7 | 5465 | B747 COMBI, B707F, B727F, B737F, DC8F, DC9F, Electra |
| Paleta de bodega inferior 125" | 318 x 224 x 157 Contorno B | 10,3 | 5465 (aprox. 1.100 kg menos en bodega inferior) | B747 COMBI, B747, B707F, B727QC, B737QC, DC10, DC8F, DC9F, Airbus, Electra, L1011 |
| Iglú estructurados para bodega inferior 125" | 318 x 224 x 157 Contorno A | 10,3 | 5379 (aprox. 1.100 kg menos en bodega inferior) | B747 COMBI, B747, DC10, DC9F, Airbus, Electra, L1011 |
| Iglú para bodega inferior 125" | 318 x 224 x 160 Contorno B | 8,9 | 5335 (aprox. 1.100 kg menos en bodega inferior) | B747 COMBI, B747, B707F, B727QC, B737QC, DC10, DC8F, DC9F, Airbus, Electra, L1011 |
| 108" paleta con red | 274 x 224 x 193 Contorno B | 10,3 | 3490 | B747 COMBI, B707F, B727F, B727QC, B737F, B737QC, DC8F, DC9F, Electra |
| 108" Iglú | 274 x 224 x 193 Contorno B | 9,6 | 3385 | B747 COMBI, B707F, B727F, B737F, DC8F, DC9F, Electra |
| 53" paleta con red | 135 x 224 x 193 Contorno C | 4,8 | 1035 | DC8F, DC9F, Electra |

Fuente: *International Trade Center UNCTAD/GATT, Manual on the Packing of Fresh Fruits and Vegetables, Geneva, 1988*

TERMINOLOGÍA APLICADA PARA LA CARGA AÉREA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

- **Accidente imputable a mercancías peligrosas.** Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con el, que ocasiona lesiones mortales o graves a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.
- **Bidones.** Embalajes cilíndricos de fondo plano o convexo hechos de metal, cartón prensado, plástico, madera contrachapada u otro material adecuado. En esta definición se incluyen también los embalajes de otras formas. Por ejemplo, embalajes redondos achatados en la tapa o embalajes en forma de balde o cubo. En esta definición no están incluidos los jerricanes.
- **Bulto.** El producto final de la operación de empaquetado, que comprende el embalaje en si y su contenido, preparado en forma idónea para el transporte.
- **Cajas.** Embalajes de paredes rectangulares o poligonales enteras, de metal, madera natural, madera contrachapada, madera reconstituida, cartón prensado, plástico u otro material adecuado. En estos embalajes se permiten pequeñas perforaciones destinadas a facilitar la manipulación o apertura, o para satisfacer requisitos de clasificación en tanto no se comprometa la integridad de los mismos durante el transporte.
- **Cantidad neta.** La masa o volumen de mercancías peligrosas contenidas en un bulto sin incluir la masa o volumen del material de embalaje, salvo en el caso de aquellos artículos explosivos y



- cerillas en los que la masa neta sea la masa del artículo acabado, sin incluir embalaje.
- **Capacidad máxima.** Volumen interior máximo de los recipientes o del embalaje, expresado en litros.
 - **Cierre.** Dispositivos empleados para cerrar las aberturas de los recipientes.
 - **Cisterna.** Un contenedor cisterna, un depósito portátil, un camión o vagón cisterna o recipiente con una capacidad no inferior a 450 litros si se destina a contener líquidos, materiales pulverulentos, gránulos, lechadas o sólidos que han sido cargados en forma gaseosa o líquida y que luego se han solidificado, y no inferior a 1.000 litros. Un contenedor cisterna deberá poder transportarse por vía terrestre o marítima y ser cargado y descargado sin necesidad de desmontar sus elementos estructurales, deberá poseer elementos de estabilización y dispositivo de fijación externos al recipiente, y deberá poderse izar cuando este lleno.
 - **Dispensa.** Toda autorización de la autoridad nacional que corresponda que exima de lo previsto en las instrucciones.
 - **Dispositivo de carga unitarizada.** Toda variedad de contenedor de carga, contenedor de aeronave, paleta de aeronave con red o paleta de aeronave con red sobre iglú.
 - **Envío.** Uno o más bultos de mercancías peligrosas que un explotador acepta de una sola vez de una sola vez Recibidos en un lote y despachados a un mismo consignatario y dirección.
 - **Excepción.** Toda disposición de las instrucciones técnicas por la que se excluye determinado artículo considerado mercancía peligrosa de las condiciones normalmente aplicables a tal artículo.
 - **Incidente imputable a mercancías peligrosas.** Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionada con el, que no constituye un “accidente imputable mercancías peligrosas” y que no tiene que producirse necesariamente a bordo de una aeronave, que ocasiona lesiones a alguna persona daños a la propiedad, incendio, ruptura, derramamiento, fugas de fluidos, radiación, o cualquier otra manifestación de que se ha vulnerado la integridad de algún embalaje. También se considera “incidentalmente imputable a mercancías peligrosas”, toda ocurrencia relacionada con el transporte de mercancías peligrosas que puede haber puesto en peligro la aeronave o sus ocupantes.
 - **Incompatible.** Se describen así aquellas mercancías peligrosas que, de mezclarse, podrían generar peligrosamente calor o gases, o producir alguna sustancia corrosiva.
 - **Jerricanes.** Son aquellos embalajes de metal o de plástico, de sección rectangular o poligonal.
 - **Mercancías peligrosas.** Todo objeto o sustancia capaz de constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad cuando se transporta por vía aérea y que este clasificado conforme a las instrucciones técnicas.
 - **Mercancías peligrosas líquidas.** A menos que se disponga de otro modo en las instrucciones técnicas, se consideraran sustancias líquidas las mercancías peligrosas cuyo punto de fusión sea de 20°C o inferior a una presión de 101,3 Kpa. Las sustancias viscosas para las cuales no pueda medirse un punto de fusión específico se consideraran líquidas si así se determina al someterlas a la prueba ASTM D 4359-90, o bien a la verificación de la fluidez (prueba de penetrómetro) que se prescribe en el apéndice A.3 de la publicación de las Naciones Unidas ECE/TRANS/100 (vol. 1)(ADR).
 - **Número de las Naciones Unidas.** Número de cuatro dígitos asignado por el grupo de expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas, que sirve para reconocer las diversas sustancias o determinado grupo de ellas.
 - **Número ID.** Número de identificación provisional para las entradas de la tabla 3-1 – Lista de mercancías Peligrosas- de las instrucciones técnicas, a las que no se ha asignado un número ONU.
 - **Servicios especializados aeroportuarios.** Servicios prestados en plataforma, por operadores de servicios aeroportuarios nacionales e internacionales vinculados directamente a aeronaves, cuando para su ejecución se utilizan equipos terrestres y vehículos motorizados que se desplazan por la plataforma aeroportuaria.
 - **Sobreembalaje.** Embalaje utilizado por un expedidor único que contenga uno o más bultos y constituya una unidad para facilitar su manipulación y estiba.
 - **Sustancia explosiva.** Toda sustancia (o mezcla de sustancias) sólida o líquida que de manera espontánea, por reacción química, puede desprender gases a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que causen daños en torno a ella; en esta definición entran las sustancias pirotécnicas aun cuando no desprendan gases. No se incluyen aquellas sustancias que de sí no son explosivas pero que pueden engendrar una atmósfera explosiva de gas, vapor o polvo.
 - **Sustancia pirotécnica.** Toda mezcla o combinación que, debido a reacciones químicas exotérmicas no detonantes en s y autónomas, está concebida para producir calor, sonido, luz, gas o humo o alguna combinación de estos.

PROCEDIMIENTO DE EXPORTACIÓN VÍA AÉREA

¿Qué tipo de mercancías pueden exportarse por vía aérea?

¿Qué tipo de mercancías no pueden exportarse?

¿Cómo se desarrolla la operación de salida de carga?

¿Cuáles son los procedimientos de exportación por vía aérea?

¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la exportación?

3.1 EXPORTACIÓN DE MERCANCÍA POR VÍA AÉREA

¿Qué tipo de mercancías pueden exportarse por vía aérea?

En principio, la actividad comercial de exportación permite realizar libremente, pero siempre debemos considerar aspectos tales como la naturaleza, volumen, peso, valor de la mercancía, así como las condiciones de su embalaje y el grado de riesgo que significa transportarla por vía aérea (Véase capítulo anterior).

En caso de exportarse mercancías restringidas, éstas deberán cumplir el control respectivo, ya sea obteniendo el certificado, permiso, autorización, registro o resolución exigido o pasando inspección a cargo de la autoridad competente.

¿Qué tipo de mercancías no pueden exportarse?

Se encuentra prohibido exportar mercancías que constituyan bienes del patrimonio cultural y/o histórico de la nación, así como otras prohibidas por norma legal expresa.

¿Cómo se desarrolla la operación de salida de carga?

El usuario contrata con la aerolínea un espacio en la bodega de la aeronave, ya sea directamente o por medio de una agencia de carga, contrato que puede versar sobre una sola carga, o sobre una carga consolidada efectuado por dicha agencia. Por su parte, la aerolínea se encarga de emitir la Pregunta con la cual se podrá entregar la carga al Terminal de la Aerolínea.

El embarque de la mercancía se desarrolla de la siguiente manera:

- 1) La carga es trasladada desde el local del exportador hasta al Terminal.
- 2) El Terminal recibe la carga y procede a su manipuleo desde el vehículo de transporte, efectuándose las inspecciones de seguridad y la verificación de la carga.
- 3) Se efectúa el procesamiento y acondicionamiento de la carga, que incluye su reconocimiento, clasificación (general, perecible, peligrosa, valorada, etc.), armado o paletizado en plataformas diseñadas para las bodegas del avión y/o contenedorizado en Elementos Unitarios de Carga (ULD).

4) La carga procesada es trasladada a la zona de transferencia del aeropuerto internacional a través de vehículos de carga.

5) En la zona de transferencia, la carga es entregada físicamente al avión designado por la aerolínea en el aeropuerto, donde la carga es colocada en las bodegas del avión.

En aquellos terminales ubicados dentro del aeropuerto, la carga se agrupa en Elementos Unitarios de Carga (ULD) y es trasladada directamente a través de carretas ("dollies") que la conduce hasta el costado de la aeronave para su posterior colocación en las bodegas del avión.

3.2. PROCEDIMIENTOS DE EXPORTACIÓN VÍA AÉREA

¿Cuáles son los procedimientos de exportación por vía aérea?

Considerando el valor de la mercancía, existen dos procedimientos de exportación:

- El despacho simplificado.
- El despacho con Declaración Única de Aduana.

3.2.1. DESPACHO SIMPLIFICADO DE EXPORTACIÓN

a) Mercancías que pueden despacharse:

Se puedan tramitar bajo despacho simplificado aquellas mercancías cuyo valor no exceda los US\$ 2.000 dólares, así como también para las donaciones u obsequios que no excedan de dicho valor y para las muestras sin valor comercial.

Cabe precisar que el valor de venta de las mercancías que serán transportadas por vía aérea no puede pactarse bajo el término del Incoterm FOB (Free on board) sino bajo el Incoterm FCA (Free Carrier), conforme lo recomiendan las Reglas de los INCOTERMS publicadas por la Cámara de Comercio Internacional.

A partir del año 2010, podrán efectuarse despachos simplificados de exportación por un valor que no exceda de US\$ 5.000 dólares.



b) Medios de Declaración Simplificada

La declaración simplificada puede realizarse a través de dos medios:

- **Electrónico:** cuando el exportador encarga a su agencia de aduanas la transmisión los datos de la Declaración Simplificada al Sistema SIGAD de la Intendencia de la Aduana más cercana al aeropuerto donde se va a desarrollar la exportación.

El SIGAD valida los datos y, de estar conformes, asigna un número a la Declaración Simplificada, el mismo que se comunica electrónicamente a la agencia de aduana para su impresión y para que disponga el ingreso de la mercancía al Terminal de almacenamiento (Depósito Temporal).

- **Manual:** Cuando el propio exportador llena los datos en el Formulario de la Declaración Simplificada y deberá presentarlo junto con la respectiva documentación comercial en la ventanilla del área de exportación de la Intendencia de Aduana, donde el personal encargado ingresa la información al SIGAD¹⁶ para la numeración de la Declaración Simplificada.

Cualquiera sea el medio utilizado, el exportador podrá solicitar el reconocimiento físico, consignándolo en el rubro observaciones de Formulario.

Durante el trámite de exportación, se deberá contar con los siguientes documentos:

- Factura, boleta de venta o declaración jurada del valor, según la naturaleza de la exportación.
- Carta Poder legalizada, si el trámite lo realiza un tercero. En caso de persona jurídica deberá firmarla el representante legal.
- Carta porte aéreo.
- Declaración jurada de las comisiones, si no están consignadas en la factura.
- Documento que acredite la Donación y Lista de Contenido, si correspondiera.
- Copia de RUC o DNI del exportador, según corresponda.
- Otros documentos que la naturaleza de la mercancía requiera.

c) Ingreso de mercancías al Depósito Temporal y selección del canal de control

- El declarante ingresa la mercancía al terminal de almacenamiento o local del exportador previa-

mente autorizado, como requisito previo a la selección aleatoria del canal de control.

- Los terminales de almacenamiento y los exportadores a través de los despachadores de aduana son responsables de transmitir los datos de la mercancía recepcionada asociada a la correspondiente Declaración Simplificada. De ser conforme, el SIGAD asigna el canal de control al que se someterá la mercancía, pudiendo seleccionarse el canal rojo (reconocimiento físico) o canal naranja (revisión documentaria).

d) Reconocimiento Físico

- El especialista en aduanas revisa la documentación recibida, la contrasta con la Declaración Simplificada y, si está conforme, la valida. Luego, la somete a selección aleatoria para que el SIGAD determine qué mercancías serán sometidas a reconocimiento físico. El resultado del trámite se indica mediante refrendo en la Declaración Simplificada.
- De no estar conforme la documentación, el especialista de aduanas la devuelve al interesado, y consigna en la GED los motivos del rechazo, previo registro en el SIGAD.
- El reconocimiento físico esta fijado por el 5% de Declaraciones en promedio, refrendadas en el mes anterior, con un mínimo de tres Declaraciones seleccionadas por día.
- La exportación de mercancías restringidas, las exceptuadas en el caso de prohibidas y las que se numeren en una intendencia de aduana para ser exportadas por otra distinta, estarán sujetas a reconocimiento físico obligatorio.
- Cuando la selección sea para reconocimiento físico, el personal designado lo efectúa y procede, luego, a diligenciar y notificar la Declaración Simplificada.
- La Intendencia de Aduana competente autoriza el reconocimiento físico de la mercancía en los locales, recintos o almacenes solicitados por el exportador, cuando se traten de mercancías:
 - Perecibles que requieran de acondicionamiento especial.
 - Explosivos.
 - Maquinarias de gran peso y volumen.
 - Las que se trasladen por vía terrestre hacia la intendencia de aduana de salida.
 - Otras que califiquen a criterio del intendente de aduana.

¹⁶ SIGAD es la abreviatura del Sistema Integrado de Gestión Aduanera.

e) Control de embarque y regularización

Los oficiales de aduanas en forma aleatoria pueden realizar acciones de control previo al embarque.

La mercancía deberá ser embarcada dentro del plazo máximo de treinta (30) días contados desde el día siguiente a la fecha de numeración de la Declaración Simplificada.

La aerolínea contratada por el exportador verifica el embarque y consigna dicha diligencia en la Declaración.

Las Declaraciones numeradas electrónicamente se regularizan dentro del plazo de treinta (30) días computados a partir del día siguiente de la fecha de embarque.

Las declaraciones numeradas por ventanilla se regularizan mediante la verificación de la Carta Porte Aérea en el Manifiesto de Carga de Salida, registrándose en el SIGAD de la fecha de embarque.

3.2.2. DESPACHO DE EXPORTACIÓN CON DECLARACIÓN ÚNICA DE ADUANA

3.2.2.1. ASPECTOS GENERALES

a) Mercancías que pueden despacharse:

Este despacho es utilizado para exportar mercancías cuyo valor FCA es superior a los US\$ 2.000 y, a partir del año 2010, cuando dicho valor supere los US\$ 5.000; siendo tramitado con el Formulario denominado "Declaración Unica de Aduanas" o DUA.

b) Sujetos que pueden declarar como exportadores

El despacho puede ser realizado a través de intermediarios comerciales o comisionistas. No se debe confundir a los intermediarios con los tramitadores informales.

Las exportaciones efectuadas bajo contratos de colaboración empresarial (sociedades irregulares; comunidad de bienes; Joint ventures, consorcios y demás contratos de colaboración empresarial sin contabilidad independiente), estarán cargo del operador, quien se constituye en el exportador y tramitará los despachos de exportación con una sola DUA.

c) Embarques Parciales

Una exportación puede amparar embarques parciales siempre que éstos se efectúen de un exportador a un único consignatario, y que los embarques se realicen por la misma aduana de numeración de la DUA, siempre que los embarques se realicen dentro del plazo de treinta (30) días calendario contado a partir del día siguiente de numerada la DUA. Las declaraciones que amparan embarques parciales están sujetas a reconocimiento físico.

d) Exportación sin carácter comercial

Se considera exportación sin carácter comercial, cuando no existe venta entre el exportador y el destinatario de la mercancía ubicado en el exterior. Para acreditar dicho carácter, el exportador deberá presentar declaración jurada indicando además el valor de la mercancía, pudiendo la autoridad aduanera solicitar información adicional.

e) Salida de mercancía por aduana distinta a la de numeración de la DUA

La salida de mercancías de exportación puede efectuarse por intendencia de aduana distinta a aquella en que se numera la DUA. En estos casos, se considera como fecha de término del embarque aquella en que se autoriza la salida del territorio aduanero del último bulto verificado en la aduana de salida.

f) Mercancías que no ingresan al almacén aduanero

En principio, toda mercancía a embarcarse con destino al exterior debe ser puesta bajo potestad aduanera para lo cual ingresa a un depósito temporal. Sin embargo, se exceptúa el ingreso al terminal de almacenamiento (depósito temporal) de las siguientes mercancías:

- Perecibles que requieran un acondicionamiento especial.
- Que sean peligrosas, explosivas, inflamables, tóxicas, infecciosas, radioactivas y corrosivas.
- Maquinarias de gran peso y volumen.
- Animales vivos.
- A granel en cualquier estado (sólido, líquido o gaseoso que se embarquen sin envases ni continentes).
- Otras calificadas por la Autoridad Aduanera.

En estos casos y con posterioridad a la numeración de la DUA, el despachador de aduana, debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador, indicando los motivos para su respectiva evaluación. El funcionario aduanero del área de exportación comunica la respuesta a través del portal de la SUNAT (<http://www.sunat.gob.pe>).

3.2.2.2. ETAPAS DEL PROCEDIMIENTO DE DESPACHO DE EXPORTACIÓN

El Procedimiento comprende una serie de etapas en las cuales se realiza el despacho automatizado (vía informática) y el embarque de las mercancías al exterior, así como la regularización del despacho. Nos corresponde ahora detallar de manera sintetizada cada una de estas etapas:

- 1° El exportador entregará a la Agencia de Aduana de su elección la información vinculada a su tran-



sacción comercial para que éste último proceda a transcribirla en el formato de la Declaración Unica de Aduanas de su computadora. Cuando la carga sea transportada en contenedor, el número, la marca y el precinto de identificación deberán estar consignados inicialmente en la Declaración como datos provisionales o, en su defecto, la agencia de aduanas deberá transmitirlos vía electrónica antes de efectuar el embarque.

- 2° Una vez llenada la "DUA Provisional", la agencia de aduana la transmite vía electrónica (teledespacho) al SIGAD, el cual validará los datos declarados. De ser conforme, generará automáticamente el número correspondiente de la DUA y el Agente procederá a imprimir la DUA para su presentación en zona primaria (terminal de almacenamiento o local del exportador) conjuntamente con la mercancía.
- 3° El despachador de la agencia de aduanas deberá ingresar toda la mercancía al Depósito Temporal, dejando el almacenista constancia de dicho ingreso en la "DUA Provisional".
- 4° Cuando la mercancía haya ingresado a la zona primaria, el almacenista deberá consignar, en un registro electrónico, la fecha y hora tanto del ingreso total como de la entrega de la DUA por parte del despachador para el embarque. Una vez transmitido el registro electrónico del almacenista, el SIGAD validará y seleccionará aleatoriamente el canal de inspección naranja o rojo (reconocimiento físico), enviando dicha selección tanto al almacenista como al despachador de aduanas, simultáneamente.
- 5° Cuando la "DUA Provisional" haya sido seleccionada a canal naranja, la mercancía queda expedita para su embarque. Cuando haya sido seleccionada al reconocimiento físico, el funcionario procede a inspeccionar alguno de los bultos que comprende la mercadería a exportar. Culminada la diligencia, consignará los resultados en la "DUA Provisional" y en el SIGAD.

La Aduana de Despacho podrá autorizar el reconocimiento físico en el almacén del exportador, a solicitud de éste y cuando se trate de: productos perecibles, explosivos, maquinarias de gran peso y volumen, mercancías que se trasladen por vía terrestre hacia la aduana de salida; así como otras mercancías que califiquen a criterio de dicha Aduana.

- 6° Culminado el control, el funcionario aduanero autoriza el embarque de la mercancía, pudiendo en ese momento ser trasladada al puerto, aeropuerto o terminal terrestre para que el medio de transporte la recoja y lleve al exterior.

- 7° El plazo para embarcar la mercancía es de 30 días calendarios contados desde la fecha en que se numeró la "DUA Provisional", previa constatación del estado exterior de la carga por parte del almacenista, del transportista y, por supuesto, del funcionario aduanero encargado, quien al concluir esta diligencia consignará sus resultados en la DUA y la entregará al despachador de aduanas, además de registrarlos en el SIGAD. Por su parte, la aerolínea comunicará a la Aduana el embarque de la mercancía a través de un documento llamado Manifiesto de Carga de Salida. De no efectuarse el embarque en el plazo señalado, la DUA quedará sin efecto (legajamiento).

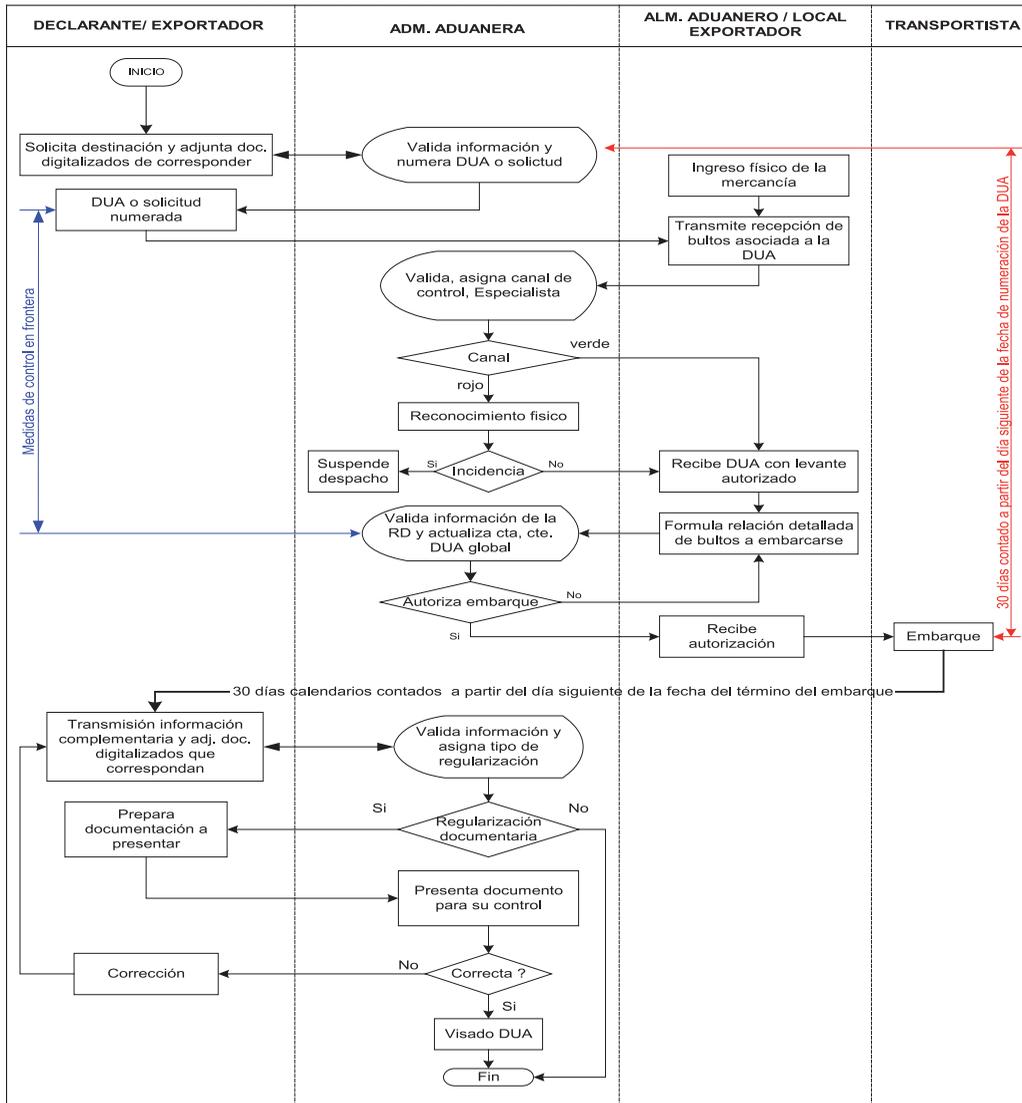
- 8° Una vez culminado el embarque, se deberá regularizar la exportación tramitando la "DUA definitiva", regularización efectuada cuando el despachador transmite la información complementaria de la DUA y los documentos digitalizados que sustentan la exportación. Cabe señalar que los documentos digitalizados (carta porte aéreo, factura comercial, boleta de venta, etc.) que sustentan la exportación deben ser transmitidos antes de la regularización del régimen, pudiendo rectificarse los datos erróneamente declarados que serán evaluados por la autoridad aduanera (funcionario encargado), quien podrá requerir además la presentación de los documentos físicos.

La regularización deberá efectuarse dentro del plazo de treinta (30) días posteriores al término del embarque, bajo sanción de multa. Sin perjuicio de ello, si transcurren ciento ochenta (180) días calendarios posteriores al embarque, la autoridad dará por concluido el procedimiento de exportación acto que no permitirá que el exportador se acoja a los beneficios que tiene su sector.

Independientemente del control aduanero y del control de las mercancías restringidas, existe la posibilidad que la autoridad aduanera ordene la suspensión del levante de dicha mercancía en aplicación de medidas de control de frontera, es decir, cuando ésta tenga rotulada una marca o patente perteneciente a un titular ajeno sin su consentimiento y por eso denuncia este ilícito ante el INDECOPI.

La exportación puede ser realizada como régimen definitivo o como regímenes temporales: ya sea para el cambio, reparación o mejoramiento en el exterior de una mercancía nacionalizada (régimen de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo); o para que la mercancía sea exhibida y sea vendida en el exterior (régimen de exportación temporal para reimportación en el mismo estado).

PROCESO DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA



Fuente: SUNAT

3.3. ERRORES FRECUENTES

¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la exportación?

Los errores frecuentes cometidos por algunos exportadores son los siguientes:

- Consignan erróneamente el incoterm o términos de entrega. Por ejemplo: consignan el valor FOB en vez del FCA que corresponde al transporte aéreo.
- Formulan la declaración incluyendo en el valor las comisiones al exterior.
- Cuando negocian en moneda extranjera distinta del dólar americano, consignan erróneamente el tipo de cambio monetario en la factura.

- Cuando la persona que endosa la Carta Porte Aérea no cuenta con facultades legales para hacerlo.
- Cuando se ha numerado la Declaración y luego embarcan una cantidad distinta, mercancías adicionales o distintas, sin haber solicitado previamente las modificaciones del caso.
- En determinados tipos de mercancía como prendas textiles, muebles, productos manufacturados, etc., cuando no comunican que fueron fabricadas con materias primas extranjeras declaradas como admisión temporal.¹⁷

Los errores frecuentes cometidos por algunas agencias de aduana son los siguientes:

¹⁷ Mediante el Régimen de Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo, los exportadores pueden ingresar al país materias primas que utilizarán para fabricar manufacturas que serán exportadas.

PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN VÍA AÉREA

- ¿Qué mercancías son susceptibles de importación?
- ¿Qué tipo de mercancías no pueden ser importadas?
- ¿Cómo se desarrolla la operación de ingreso de carga?
- ¿Cuál es el procedimiento de importación por vía aérea?

4.1. IMPORTACIÓN DE MERCANCÍA POR VÍA AÉREA

¿Qué mercancías son susceptibles de importación?

Al igual que la exportación, la importación es una actividad libre siempre que no afecte la salud, la moral y la seguridad. Asimismo, debemos considerar la naturaleza, volumen, peso, valor de la mercancía, embalajes y grado de riesgo para el transporte aéreo.

En caso de mercancías restringidas, éstas deberán cumplir el control respectivo, obteniendo el certificado, permiso, autorización, registro o resolución exigido por la autoridad competente, debiendo someterse en algunos casos a inspección física.

¿Qué tipo de mercancías no pueden ser importadas?

Se encuentra prohibida la importación de mercancías usadas tales como prendas textiles, calzado, vehículos automotores con más de cinco (05) años de antigüedad, neumáticos y equipos médicos.

Asimismo, no pueden ser importadas las armas de guerra (salvo el caso de las Fuerzas Armadas); los productos pirotécnicos detonantes; productos fitosanitarios y zoonosanitarios cuya importación fue suspendida temporalmente por el SENASA; productos que no se encuentren rotulados conforme a ley; así como productos cuyas denominaciones afecten el interés nacional (por ejemplo, licores extranjeros con la denominación "pisco", libros que contengan mapa geográfico adulterado del Perú, etc.).

4.2. PROCEDIMIENTOS DE IMPORTACIÓN VÍA AÉREA

Considerando el valor de la mercancía, existen dos procedimientos de importación:

- El despacho simplificado
- El despacho con Declaración Única de Aduana.

4.2.1. DESPACHO SIMPLIFICADO DE IMPORTACIÓN

- a) Mercancías que pueden despacharse:
- Las muestras sin valor comercial.

- Obsequios cuyo valor no supere los US\$ 1.000.
- Mercancías comerciales cuyo valor exceda los US\$ 2.000, incluyendo las importaciones liberadas y las donaciones.
- Los envíos postales remitidos por el Servicio Postal, así como por el Servicio de Mensajería Internacional, cuyo valor no supere los US\$ 2.000.
- Los bienes comprendidos como menaje y equipaje de casa.

b) Medios de Declaración Simplificada

La declaración simplificada puede efectuarse a través de medios electrónicos o manualmente, siguiendo trámites similares a la exportación.

El despacho simplificado de importación puede ser solicitado directamente por el importador -dueño o el consignatario de la mercancía- quien llenará sólo los rubros en fondo blanco de la Declaración Simplificada, siendo responsabilidad del especialista en aduanas el llenado de los rubros faltantes.

c) Procedimiento

Si el trámite es realizado por una persona natural o jurídica:

- El importador, dueño o consignatario, dentro del horario establecido, solicita la entrega del formato respectivo de la Declaración Simplificada, consignando la información conforme a las instrucciones contenidas en su respectiva cartilla. En este caso, el usuario está obligado a llenar sólo los rubros en fondo blanco del formato, siendo responsabilidad del especialista en aduanas el llenado de los rubros faltantes.
- Deberá presentar la DSI para su numeración ante las ventanillas del área de importación de la intendencia de aduana, acompañada de los documentos exigibles.
- SUNAT procede a numerar la DSI y emite la guía de entrega de documentos (GED).
- La DSI presentada directamente por el importador, dueño o consignatario de la mercancía, obligatoriamente se asigna a reconocimiento físico.



- El especialista en aduanas emite la liquidación de tributos respectivos entregando SUNAT este documento.
- El interesado cancela el adeudo tributario de acuerdo a la liquidación de tributos.
- Presenta copia de la liquidación de tributos cancelada y SUNAT procede a otorgar el levante.

Si el trámite es realizado por un despachador de aduana:

- Deberá presentar la Declaración Simplificada numerada, cuyos datos han sido transmitidos electrónicamente, acompañada de los documentos exigibles y de la liquidación de tributos debidamente cancelados.
- El personal de SUNAT entrega al despachador de aduana copia de la GED.
- Se procede al despacho según el canal de control asignado: canal naranja, en cuyo caso el especialista aduanero efectuará la revisión documentaria; canal rojo: efectuará la revisión documentaria y el reconocimiento físico.
- El especialista en aduanas firmará y sellará la declaración, de ser conforme.
- El personal autorizado otorga el levante de las declaraciones mediante un sello.

Adicionalmente, la Autoridad Aduanera efectuará el control del valor declarado siguiendo el procedimiento establecido por el Acuerdo del Valor de la Organización Mundial de Comercio.

¿Cómo se desarrolla la operación de ingreso de carga?

La operación de ingreso y descarga se desarrolla de la siguiente manera:

1. La aeronave deberá arribar en el aeropuerto de destino consignado por la carta porte aéreo y indicado por el expedidor de la carga (proveedor del importador), previa transmisión del manifiesto de carga aéreo.
2. La aeronave arriba al aeropuerto, previa autorización de aterrizaje emitida por la torre de control que dirige la empresa CÔRPAC¹⁸.
3. La mercancía es descargada y trasladada en camiones o "dollies" al terminal contratado por la aerolínea.

4. La mercancía es recepcionada por el Terminal, verificación las condiciones externas, peso, volumen y cantidad de bultos de la carga en el terminal designado por la aerolínea, que implica su manipuleo en Elementos Unitarios de Carga (ULD) desde el vehículo de carga;
5. Custodia y acondicionamiento de la carga para su entrega al usuario, que incluye su reconocimiento, clasificación (general, perecible, peligrosa, valorada, etc.), desarmado o despaletizado y/o descontenedorizado de Elementos Unitarios de Carga (ULD), y su manipuleo al vehículo de transporte;
6. Tratándose de carga consolidada, el agente de carga internacional procede a gestionar la individualización, cortando la carta porte aéreo "MAWB" y emitiendo las cartas porte "HAWB" que serán entregadas a sus respectivos importadores.
7. Una vez culminada esta operación, el importador procederá a efectuar el despacho aduanero bajo los regímenes de importación al consumo, admisión temporal, depósito o reembarque, según corresponda.

4.2.2. DESPACHO DE IMPORTACIÓN CON DUA

4.2.2.1. ASPECTOS GENERALES

- a) La importación de mercancías comprende las siguientes modalidades de despacho: despacho normal¹⁹, despacho anticipado y despacho urgente; estos dos últimos son utilizados con mucha frecuencia en el tráfico aéreo.
- b) En el caso del despacho normal, las mercancías podrán ser solicitadas a despacho dentro de los treinta (30) días computados a partir del día siguiente al término de la descarga. A partir del año 2010, este plazo se computará en días calendarios.

Asimismo, podrán despacharse hasta antes del remate o adjudicación, tratándose de mercancías en situación de abandono legal.

- c) En los despachos anticipados y urgentes, la declaración se numera antes del arribo de la aeronave al aeropuerto. A partir del año 2010, la aeronave deberá arribar dentro de los quince (15) días calendarios siguientes a la fecha de numeración de la Declaración anticipada a fin de mantener esta modalidad.
- d) La importación de mercancías está gravada con los siguientes tributos:

¹⁸ Corporación Nacional de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

¹⁹ A partir del año 2010, el despacho normal pasará a ser un despacho excepcional, considerando que la mayoría de despachos van a ser anticipados.

- Ad valorem – 0%, 9% y 17%, según la subpartida nacional.
 - Derechos antidumping o compensatorios, según producto y país de origen.
 - Impuesto general a las ventas (IGV) - 17%.
 - Impuesto de Promoción Municipal (IPM) - 2 %.
 - Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) - tasas variables, según subpartida nacional.
- e) El despacho de importación de mercancías puede realizarse en los regímenes aduaneros de: importación al consumo, admisión temporal para perfeccionamiento activo, admisión temporal para reexportación en el mismo estado (antes llamada "importación temporal"). Asimismo, el procedimiento de dicho despacho puede emplearse – en aquello que sea compatible - para tramitar el despacho destinado al régimen de depósito.
- f) Los documentos exigidos para el despacho son los siguientes:
- Fotocopia autenticada²⁰ o copia carbonada del documento de transporte.
 - Fotocopia autenticada de la factura o documento equivalente.
 - Fotocopia autenticada o copia carbonada del comprobante de pago y copia adicional de éste, cuando se efectúe transferencia de bienes antes de su nacionalización, salvo excepciones.
 - Fotocopia autenticada del documento de seguro de transporte de las mercancías, cuando corresponda.
 - Fotocopia autenticada del documento de autorización del sector competente para mercancías restringidas o declaración jurada suscrita por el representante legal del importador en los casos que la norma específica lo exija.
 - Otros documentos que se requieran, conforme a las disposiciones específicas sobre la materia.
 - La Declaración Andina de Valor (DAV), en los casos que sea exigible el formato B de la DUA.
 - Lista de empaque o información técnica adicional.
 - Volante de despacho, en caso sea solicitado por la autoridad aduanera.
- #### 4.2.2.2. ETAPAS DEL PROCEDIMIENTO DE DESPACHO DE IMPORTACIÓN
- 1° El importador entregará a la Agencia de Aduana los documentos comerciales y otra información adicional vinculada a su transacción comercial para que éste último proceda a transcribirla en la DUA.
 - 2° Los datos llenados de la DUA son transmitidos electrónicamente al SIGAD. Acto seguido, el SIGAD - digitado por los propios especialistas aduaneros - validará los datos transmitidos. De ser conforme, generará automáticamente el número correspondiente de la Declaración.
 - 3° Numerada la DUA, se procede a cancelar los tributos exigidos en el despacho de importación. Cancelado los tributos, el SIGAD procede a seleccionar uno de los 3 canales de control.
 - 4° Durante el despacho, la mercancía deberá permanecer a los recintos o espacios aduaneros destinados y/o autorizados para las operaciones de desembarque, dejando el almacenista constancia de dicho ingreso con la Nota de Tarja.
 - 5° Si la DUA fue seleccionada a canal verde, la autoridad aduanera otorga el levante a fin de que el importador proceda a retirar su carga del terminal.
 - 6° En caso fuera seleccionada a canal naranja, la revisión documentaria se iniciará cuando el Agente de Aduana entregue los documentos vinculados a la importación al funcionario aduanero encargado, quien coteja los datos de la DUA con la de los documentos comerciales. De encontrar observaciones subsanables, comunicará en el acto dicha situación al Agente para efectos de la subsanación, sin perjuicio de aplicar en ese momento la sanción correspondiente. Luego de la revisión y una vez que se haya otorgado el levante, se podrá efectuar el retiro de la mercancía del terminal.
 - 7° Cuando la DUA fue seleccionada a canal rojo, el Agente coordinará con la Intendencia Aduanera la fecha y hora donde se realizará el reconocimiento físico. El día programado para la diligencia estará presente el despachador, el representante de la Autoridad competente si se trata de mercancía restringida y el especialista de aduanas. Durante la diligencia, el especialista seleccionará alguno de los bultos que contiene la mercadería para su inspección visual o para analizar muestras extraídas de la mercancía. Luego del reconocimiento, el funcionario aduanero consignará los resultados en la DUA y en el SIGAD, otorgando el

²⁰ La fotocopia de los documentos requeridos para los despachos aduaneros son autenticados por la agencia de aduana, siempre que cuenten con el respectivo documento original.



levante correspondiente y sin perjuicio de aplicar las sanciones que se hubieran configurado. De esta manera, el Agente podrá retirar la mercancía del Almacén dando fin al procedimiento.

4.3. ERRORES FRECUENTES

¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la importación?

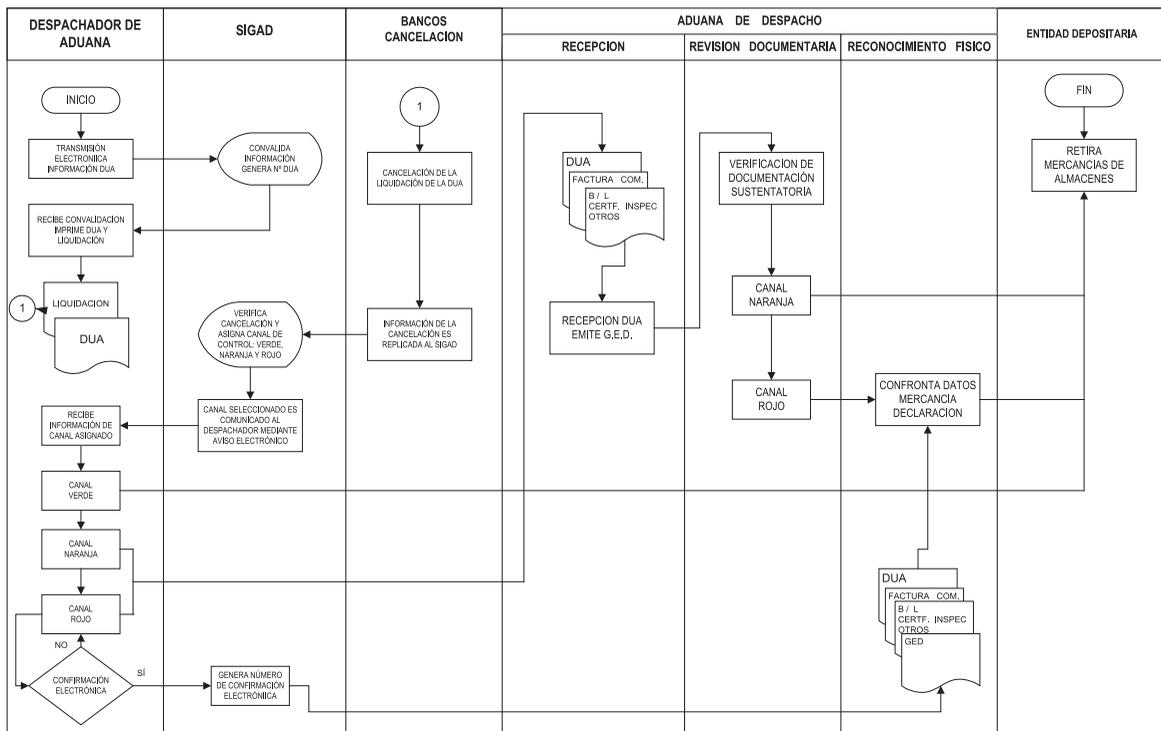
Los errores frecuentes cometidos por algunos importadores son los siguientes:

- No entregan los documentos exigidos completos o con los datos debidamente llenados, confundiendo las proformas u ordenes de compra con las facturas comerciales, no siendo los anteriores documentos requeridos para el despacho.
- No informan todas las condiciones de la transacción comercial para efectos de respaldar el valor declarado.
- En el caso de importación de mercancías restringidas, solicitan la autorización que no corresponde; por ejemplo: en el régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado de equi-

pos de telecomunicaciones presentan un permiso de ingreso definitivo del MTC en lugar de un permiso de ingreso temporal.

- Utilizan registros de importación de mercancías antes despachadas para traer otras mercancías sin verificar que éstas tienen algún dato distinto; por ejemplo, un registro de la DIGEMID de un equipo médico de distinto origen.
- Entregan la carta porte aéreo con el endose de una persona que no es el representante de su empresa facultado para ello.
- Cuando traen mercancías sensibles (es decir, cuyos valores son constantemente controlados por la autoridad aduanera) no presentan documentos que respalden el pago o compromiso de pago, mucho menos lo registran oportunamente en su contabilidad.
- No detallan las características de sus mercancías; por ejemplo: desconocen que un aparato electrónico usado puede ser desarmado, averiado, reconstruido o potenciado, etc., siendo este detalle necesario precisar en la Declaración.

PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN



Fuente: SUNAT



Recomendaciones finales

Considerando los temas desarrollados en la presente Guía de Orientación, podemos establecer una serie de recomendaciones que debe tomar en cuenta quienes desean contratar los servicios de transporte aéreo internacional y aeroportuarios, para lograr el traslado y/o recepción de su carga de manera óptima; recomendaciones que detallamos a continuación:

- 1) Conocer con certeza si su mercancía puede ser transportada por vía aérea, no solo físicamente o legalmente, sino sobretodo si resulta económicamente factible, es decir, determinando los costos logísticos que pueden generarse en la distribución física internacional.
- (2) Conocer los términos de entrega que pueden emplearse al momento de celebrar un contrato de compraventa internacional, con la finalidad de determinar el alcance de las responsabilidades entre las partes. Por ejemplo, si negocian los incoterms de la CCI pueden determinar precios en términos E.X.W., F.C.A., C.P.T., C.I.P., D.A.F. y D.D.U.
- (3) Explorar las páginas web, portales y demás material informativo proporcionada por los operadores de los servicios aéreos y aeroportuarios, informándose constantemente el tarifario cobrado por las empresas, el cual esta sujeto a las reglas del libre mercado.
- (4) Revisar constantemente los vuelos de las aeronaves que llevan su carga: es posible que existan variaciones de horarios en el itinerario de las aerolíneas, incluso es posible que por diversos factores los aeropuertos de destino no puedan recibir las aeronaves y las desvíen a aeropuertos alternos.
- (5) Sin perjuicio de informarse sobre las responsabilidades de los transportistas aéreos, resulta conveniente leer cuidadosamente las cláusulas contractuales indicadas en la Carta de Porte Aéreo, porque las aerolíneas pueden establecer exclusiones de responsabilidad y en esos casos es recomendable que el usuario tome sus previsiones.
- (6) Observar los plazos máximos previstos en las regulaciones aeronáuticas para la presentación de reclamaciones a la aerolínea o al agente de carga por daños sufridos al embarque, por retrasos en el transporte o por pérdida de las mercancías.
- (7) El exportador deberá coordinar con la aerolínea o agencia de carga, las condiciones de carga que deberán observarse sobre su mercancía para su correcto traslado y manipulación. Asimismo, deberá considerar el embalaje previsto por las regulaciones aeronáuticas vigentes.
- (8) Informarse con la aerolínea o su representante, los tipos de aeronaves que utilizan para el transporte internacional de carga, especialmente aquellas que transitan por nuestro país.
- (9) Contactar con agencias de carga, agencias de aduanas y/o aerolíneas especializadas en el traslado internacional del tipo de carga que desean embarcar o recibir; especialmente en el caso de las mercancías valoradas, perecibles y refrigeradas. Una vez contactadas, es necesario guardar toda la documentación escrita que acreditan las condiciones del contrato suscrito con éstos.
- (10) Asegurarse que las mercancías que requieran algunos requisitos adicionales para su exportación o importación sean cumplidas antes de ser declaradas ante la aduana. Por ejemplo: los cítricos requieren cumplir requisitos fitosanitarios para ingresar a Europa o a los Estados Unidos; los medicamentos y equipos médicos nuevos requieren autorización de la DIGEMID; los calzados requieren un rotulado especial; etc.
- (11) En los trámites aduaneros y administrativos, debemos evitar recurrir a personas informales ubicadas fuera de las oficinas competentes o que ofrecen sus servicios desde páginas web o correos electrónicos no vinculados a las entidades respectivas, con la finalidad de evitar inconvenientes posteriores.
- (12) Los importadores deben verificar en la Carta Porte Aéreo, si el flete y otros cargos del transporte aéreo han sido previamente abonados por el remitente (flete prepaid) o si dichos corren por cuenta del destinatario (flete collect). Asimismo, deberán cotejar que los datos del exportador, importador y de la transacción comercial se encuentren debidamente con-



- signados; lo que evitará tener problemas, por ejemplo, al momento de cobrarse una carta de crédito pactada contractualmente.
- (13) Verificar que las etiquetas de la aerolínea consignen las iniciales del aeropuerto de salida o destino correcto, peso total y número de la carta porte aérea MAWB y HAWB, las cuales a su vez deben estar etiquetadas los respectivos bultos.
 - (14) Constatar que la aerolínea emita el "Warehouse Receipt" que sirve como comprobante de recibo de la carga del usuario y como comprobante para el registro y archivo del terminal designado por la aerolínea.
 - (15) Solicitar a la aerolínea o el agente de carga una confirmación de entrega de las mercancías en destino, que incluya fecha de entrega y persona/entidad a la que se le hizo entrega de la carga, ya que muchas veces el consignatario designa a un agente de aduana en destino para que realice los trámites de nacionalización de las mercancías.
 - (16) Evaluar la conveniencia de llevar a cabo una negociación en bloque junto con otros usuarios con quienes exista alguna compatibilidad.
 - (17) Evaluar la conveniencia de negociar con cualquiera de los prestadores de servicios (aerolínea, agente de carga, terminal de almacenamiento, etc.) el servicio completo o integral hasta o desde el local del usuario.

ANEXO 1

ENTIDADES REGULADORAS DEL TRANSPORTE AÉREO

¿Cuáles son las entidades internacionales que regulan el transporte aéreo?

Las actividades del transporte aéreo de carga y de sus operadores deben desarrollarse siguiendo una serie de reglas, condiciones y requisitos establecidos por entidades, nacionales e internacionales; con la finalidad de garantizar a los usuarios el cumplimiento de los compromisos contractuales vinculados a la carga, traslado, descarga y entrega de la mercancía al destinatario.

1. ENTIDADES INTERNACIONALES

1.1 Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)

La Organización de Aviación Civil Internacional fue creada el 4 de abril de 1947 a fin de lograr el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional, apoyar el desarrollo de redes aéreas, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación para satisfacer la necesidad del público de contar con un sistema de transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico.

Para lograr esos objetivos, la OACI instrumenta normas que regulan el desempeño de los pilotos y tripulación de las aeronaves, los controladores del tránsito aéreo y las cuadrillas terrestres y de mantenimiento. Asimismo, regula el transporte de mercaderías peligrosas en aviones comerciales y la prohibición del transporte aéreo de drogas ilícitas. La Organización facilita el

movimiento de aeronaves, pasajeros, tripulantes, equipaje, carga y correspondencia a Estados Miembros.

La **OACI** o **ICAO**, correspondiente a *International Civil Aviation Organization* en sus siglas en inglés, esta organizado por una Asamblea y un Consejo, así como las Oficina Regionales localizada en ciudades de los cinco continentes. La Oficina Regional de América del Sur tiene su sede en la ciudad de Lima.

1.2 Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)

En inglés International Air Transport Association o IATA. Se fundó en La Habana, Cuba, en abril de 1945. Es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los consumidores de todo el mundo.

Entre sus principales Funciones podemos mencionar las siguientes:

- Promover transporte aéreo seguro, regular y económico para beneficio de las personas de todo el mundo, fomentar comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados a lo antes mencionado.
- Proveer colaboración entre las empresas de transporte directa o indirectamente relacionadas con los servicios de transporte aéreo.

- Cooperar con la recién creada Organización de Aviación Civil y otras organizaciones internacionales.

1.3. UNIÓN POSTAL UNIVERSAL (UPU)

La Unión Postal Universal se estableció en 1874 en virtud del Tratado de Berna, pero pasó a ser un organismo especializado de la ONU por un acuerdo que entró en vigor el 1 de julio de 1948. La UPU forma un solo territorio postal de países para el intercambio de correspondencia.

Sus objetivos son afianzar la organización y el mejoramiento de los servicios postales, participar en la asistencia técnica postal que soliciten los países miembros y fomentar la colaboración internacional en materia postal.

La UPU fija tarifas, límites máximos y mínimos de peso y tamaño, así como las condiciones de aceptación de la correspondencia; establece reglamentos aplicables a la correspondencia y de objetos cuyo transporte requiera precaución especial, como sustancias infecciosas y radiactivas.

2. ENTIDADES NACIONALES

2.1. DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA (DGAC)

Es el órgano especializado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones considerada la Autoridad Aeronáutica del Perú, encargada de supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas de los explotadores aéreos, a través de procesos orientados a garantizar la seguridad aérea. Para tal efecto, se encuentra conformada por los siguientes órganos:

- La Dirección de Seguridad Aeronáutica es la unidad orgánica responsable de normar y vigilar el estricto cumplimiento de los estándares de seguridad; otorgar, convalidar y renovar los certificados de idoneidad técnica del personal y material aeronáutico, operadores aeronáuticos y otros afines; colabora en la investigación de accidentes de aviación civil.
- La Dirección de Certificación y Autorizaciones es la unidad orgánica responsable de supervisar el transporte aerocomercial; gestionar la autorización y supervisar la operación de las aeronaves en el espacio aéreo peruano; gestiona y concede derechos de tráfico y vigila su cumplimiento; recomienda políticas aerocomerciales. Certifica aeródromos y servicios conexos.
- La Dirección de Regulación y Promoción es la unidad orgánica responsable de formular proyectos de normas, reglamentos y demás

disposiciones relacionadas con las actividades de transporte aéreo e infraestructura aeroportuaria. Promueve el desarrollo de la aviación civil en el Perú. Propone políticas de ingreso al mercado aerocomercial.

2.2. SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT)

La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, órgano dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas, cuenta con dos organismos adjuntos, siendo una de estas la Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas. Dicha entidad cuenta con diversas Intendencias de Aduanas, siendo las competentes en el campo aéreo las siguientes:

- La Intendencia Nacional de Técnica Aduanera, encargada de facilitar las actividades económicas de comercio exterior, así como inspeccionar el tráfico internacional de personas y medios de transporte.
- Las Intendencias de Aduana Operativas, encargadas de administrar y controlar el tráfico aéreo internacional de mercancías dentro del territorio aduanero y recaudar los tributos correspondientes, así como de otorgar facilidades para los despachos urgentes (medicamentos, alimentos, bienes perecibles, etc.). Casi todos los despachos aduaneros de mercancías transportadas por vía aérea son tramitados ante las Intendencias de Aduana Aérea y Postal del Callao.
- Asimismo, en el control del tráfico aéreo interviene la Brigada de Operaciones Especiales (BOE) conforma por personal de oficiales de la Intendencia Nacional de Prevención del Contrabando, quienes se encargan de controlar las mercancías sobre las cuales existan indicios de la comisión de delitos aduaneros.

2.3. CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. (CÓRPAC)

Es el organismo del Estado encargado de los servicios de aeronavegación requeridos para el ingreso o salida de aeronaves en los aeropuertos en general. Sus funciones específicas son las siguientes:

- Operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, de acuerdo con las normas internacionales reconocidas por el Estado Peruano y las disposiciones legales y reglamentarias



referentes al funcionamiento de los aeropuertos y sus servicios.

- Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas del país.
- Establecer y mantener el ordenamiento del tránsito aéreo y su correspondiente control que le asigne el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Establecer sistemas apropiados e idóneos de comunicación requeridos para regular y controlar el tráfico aéreo de sobre vuelo.

ANEXO 2 PRINCIPALES AEROLÍNEAS INTERNACIONALES

| CÓDIGO | COMPAÑÍA | DIRECCIÓN | TELÉFONO | TELÉFONO CARGA |
|--------|-----------------------|--|--|---|
| AR | Aerolíneas Argentinas | Av. Canaval y Moreira 370 - San Isidro | (511) 0-800-522-00 | (511) 575-1050 |
| AM | AeroMéxico | Av. Pardo y Aliaga 699 Of. 501C - San Isidro | | (511) 574-5982 |
| 5L | AeroSur | Calle Bolognesi 291 - Miraflores | (511) 241-6767 | |
| AC | Air Canada | Calle Italia 389 Of. 101 - Miraflores | (511) 0-800-520-73 / 241-1457 / 517-3106 | (511) 421-2482 |
| A7 | Air Comet | Av. Canaval y Moreira 370 - San Isidro Av. José Pardo 482 - Miraflores | (511) 0-800-522-22 (Atención al Cliente) 446-6767 / 716-9797 | (511) 575-1050 |
| AF | Air France | Av. Álvarez Calderón 185 6to. Piso - San Isidro | (511) 213-0200 / 415-0900 / 575-1582 | (511) 574-5491 / 574-5492 / 574-5493 |
| NM | Air Madrid | Av. José Pardo 269 - Miraflores | (511) 214-1040 | |
| AZ | Alitalia | Calle Bolognesi 291 - Miraflores | (511) 241-1026 | |
| AA | American Airlines | Las Begonias 471 - San Isidro | (511) 211-7000 / 517-2440 | (511) 574-2266 |
| AV | Avianca | Av. José Pardo 140 - Miraflores | (511) 0-800-519-36 / 444-0747 | (511) 484-0640 |
| CO | Continental Airlines | Victor Andrés Belaúnde 147 Of. 101 Edificio Real 5 - San Isidro Av. Larco 1315 - Miraflores | (511) 0-800-700-30 / 712-9230 | (511) 575-2720 / 575-5054 |
| CM | Copa Airlines | Centro Empresarial Torre Chocavento Of. 105 - San Isidro | (511) 610-0808 | (511) 574-8320 |
| DL | Delta Airlines | Victor Andrés Belaúnde 147 Of. 701 Edificio Real 3 - San Isidro | (511) 0-800-432-10 / 211-9211 / 517-2473 | (511) 575-4908 |
| G3 | Gol | Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Callao | (511) 0800-529-00 / 517-2568 | |
| IB | Iberia | Av. Camino Real 390 Torre Central Of. 902 - San Isidro | (511) 411-7801 | (511) 574-2398 / 574-2399 |
| KL | KLM | Av. Álvarez Calderón 185 Of. 601 - San Isidro | (511) 213-0200 | (511) 574-5493 / 574-5494 |
| LA | Lan Airlines | Av. José Pardo 513 2do. Piso - Miraflores Jr. De la Unión 908 - Lima (Gran Hotel Bolívar) Av. Javier Prado Este 4200 - Santiago de Surco (C.C. Jockey Plaza) | (511) 0-801-112-34 / 213-8200 | (511) 574-1835 / 574-2132 |
| SP | Spirit Airlines | Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Callao | (511) 517-2536 / 517-2537 | |
| TA | Taca Perú | Av. José Pardo 831 4to. Piso - Miraflores | (511) 213-6060 / 511-8222 | (511) 484-0460 / 484-0510 / 574-5618 |
| TAM | TAM | Calle Alcanfores 495 Of. 507 Miraflores | (511) 640-0640 / 0-800-53813 | |

PRINCIPALES AEROLÍNEAS DE CARGA

| CÓDIGO | COMPAÑÍA | DIRECCIÓN | TELÉFONO CARGA |
|--------|-------------------|---|------------------------------|
| JW | Arrow Air | Almacén Swissport Calle 5 N° 170 2do. Piso Urb. Bocanegra - Callao | (511) 574-5748 / 574-5750 |
| EL | Cielos del Perú | Calle 5 Cdra. 1 s/n Urb. Fundo Bocanegra - Callao | (511) 574-1245 / 574-1280 |
| MP | Martinair Holland | Av. Faucett Cdra. 30 Centro Aéreo Comercial Almacén 3 Term. Exportación | (511) 575-0535 |

Fuente: http://www.lap.com.pe/lap_portal/aerolineas.html

ANEXO 3

PRINCIPALES OPERADORES DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Servicios de rampa de equipos de apoyo terrestre en plataforma

- Service Air Peunaville (ex Globe Ground)
- Swissport
- Talma Menzies

Terminales de almacenamiento de carga y correo

- Talma Menzies
- Swissport
- International Millenium
- Shohin
- Aldem
- Neptunia
- Alsa

Percibles y frescos: vegetales

- Frío Aéreo

FBO (Operadores de Base Fija)

- Servicios Universales
- Air Routing
- Swissport
- Shohin
- Talma

Servicios de seguridad

- Seguroc
- Long Port
- Forza
- Wackenhut
- Proseguridad
- OTT Servicios Generales

Catering (suministro de alimentos)

- Docampo
- Gate Gourmet

Suministro de Combustible

- Exxon Mobil

Fuente: http://www.lap.com.pe/lap_portal/index.asp



EMPRESAS DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS AEROPORTUARIOS

| ITEM | NOMBRE DE EMPRESA | TIPO DE SERVICIO |
|------|---|--|
| 1 | ADVANCE HANDLING S.A.C. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 2 | AERO TRANSPORTE S.A. - ATSA | Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma (Autoservicio) Operador de Base Fija (FBO) |
| 3 | AEROCÓNDOR S.A. | Equipo Apoyo Terrestre en plataforma Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos (Autoservicio) |
| 4 | AERONORTE S.A.C. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo (sólo Tumbes) Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) |
| 5 | AIR ROUTING INTERNATIONAL CORPORATION | Operador de Base Fija (FBO) |
| 6 | ALDEM S.A.C. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 7 | ALMACENES Y LOGÍSTICA S.A. (ALSA) | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 8 | ALTA TECNOLOGÍA EN LIMPIEZA S.A.C ALTELIZA | Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) |
| 9 | AVIATION SECURITY GROUP S.A.C. | Servicio de Seguridad |
| 10 | CARPER AMAZON SERVICE S.A.C. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Operador de Base Fija (FBO) |
| 11 | CLEAN SWEEP S.A.C. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 12 | COCINA DE VUELO DOCAMPO S.A.C. | Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos |
| 13 | COMPAÑÍA DE SEGURIDAD PROSEGUR S.A. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Servicio de Seguridad |
| 14 | COYOTAIR PERÚ S.A.C. | Suministro de Combustible |
| 15 | ELMER SAM RODRÍGUEZ | Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 16 | EMPRESA DE SEGURIDAD, VIGILANCIA Y CONTROL S.A.C. (ESVISAC) | Servicio de Seguridad |
| 17 | EMPRESA DE SERVICIOS DE SEGURIDAD, CUSTODIA Y VIGILANCIA ATILA S.R.L. | Servicio de Seguridad |

| | | |
|----|--|--|
| 18 | EXXONMOBIL AVIACIÓN PERÚ S.A. | Suministro de Combustible |
| 19 | FORZA S.A. | Servicio de Seguridad |
| 20 | FRÍO AÉREO ASOCIACIÓN CIVIL | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 21 | G4S DEL PERÚ S.A. | Servicio de Seguridad |
| 22 | GATE GOURMET PERÚ S.R.L. | Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos |
| 23 | HANSAPERÚ CONSULTING S.A. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 24 | HELIAMÉRICA S.A.C. | Suministro de Combustible (Autoservicio) |
| 25 | HERMES TRANSPORTES BLINDADOS S.A. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma |
| 26 | IMPOTADORA EXPORTADORA DE TRANSPORTE DEL SUR S.A.C. | Tipo de Servicio |
| 27 | INTERNATIONAL MILLENNIUM CARGO S.A.C. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 28 | INTERNATIONAL ASSOCIATED SERVICES GROUP PERÚ S.A.C. | Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma (Autoservicio) Operador de Base Fija (FBO) |
| 29 | INVERSIONES MARÍTIMAS UNIVERSALES DEL PERÚ S.A.– IMUPESA | Equipo Apoyo Terrestre en plataforma Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos (Autoservicio) |
| 30 | J & V RESGUARDO S.A.C. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo (sólo Tumbes) Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) |
| 31 | LAN PERÚ S.A. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 32 | LC BUSRE S.A.C. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 33 | LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 34 | LONGPORT PERÚ S.A. | Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) |
| 35 | MACRO RESGUARDO S.A.C. | Servicio de Seguridad |
| 36 | MALÚ SERVICIOS AÉREOS E.I.R.L. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Operador de Base Fija (FBO) |
| 37 | NEPTUNIA S.A. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 38 | O.T.T. SERVICIOS GENERALES S.A.C. | Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos |



| | | |
|----|---|--|
| 39 | ORUS S.A. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Servicio de Seguridad |
| 40 | PERÚSERVICIOS S.A.C. | Suministro de Combustible |
| 41 | PERUVIAN HANDLING S.A. | Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 42 | PETROPERÚ S.A. | Servicio de Seguridad |
| 43 | PROSEGURIDAD S.A. | Servicio de Seguridad |
| 44 | PROTECCIÓN Y RESGUARDO S.A. | Suministro de Combustible |
| 45 | RANSA COMERCIAL S.A. | Servicio de Seguridad |
| 46 | ROLAND PATRNOGIC RENGIFO | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 47 | SCHARFF LOGÍSTICA INTEGRADA S.A. | Servicio de Seguridad |
| 48 | SEGETUC S.R.L. | Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos |
| 49 | SEGUROC S.A. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 50 | SEGUROC SELVA S.A. | Suministro de Combustible (Autoservicio) |
| 51 | SERVICIO UNIVERSAL DE AVIACIÓN S.A. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma |
| 52 | SERVICIOS AÉREOS LOS ANDES S.A.C. | Tipo de Servicio |
| 53 | SERVICIOS GENERALES S.R.L. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 54 | SERVICIOS INTEGRALES AEROCOMERCIALES S.A.C. - SIASA | Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma (Autoservicio). Operador de Base Fija (FBO) |
| 55 | SERVISAIR PERÚ S.A.C. | Equipo Apoyo Terrestre en plataforma Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos (Autoservicio) |
| 56 | SHOHIN S.A. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo (solo Tumbes) Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) |
| 57 | SISTEMAS INTEGRALES DE SEGURIDAD S.A. (SINSE) | Operador de Base Fija (FBO) |
| 58 | SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORATION | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 59 | STAR PERÚ S.A. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |

| | | |
|----|---------------------------------------|--|
| 60 | SUISEGUR S.A.C. | Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) |
| 61 | SWISSPORT GBH PERÚ S.A. | Servicio de Seguridad |
| 62 | TALMA MENZIES S.R.L. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Operador de Base Fija (FBO) |
| 63 | MAPLE GAS CORPORATION DEL PERÚ S.R.L. | Operador de Base Fija (FBO) |
| 64 | TRANSBER IQUITOS S.A.C. | Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos |
| 65 | TRANSBER S.A.C. | Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Servicio de Seguridad |
| 66 | TRANSPORTES AÉREOS SAN CARLOS S.A.C. | Suministro de Combustible |
| 67 | TRANSPORTES FÉNIX S.R.L. | Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO) Terminal Almacenamiento de Carga y Correo |
| 68 | VIAJES Y NEGOCIOS S.A.C. | Servicio de Seguridad |
| 69 | VIGILANCIA ANDINA S.A. | Servicio de Seguridad |
| 70 | WHOLE SECURITY S.A.C. | Suministro de Combustible |



EMPRESA AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL

| CÓDIGO ADUANA | EMPRESA |
|---------------|--|
| 0012 | EXPRESS TRANSPORTS S.A. |
| 0018 | TICAL SHIPPING PERÚ S.A.C. |
| 0027 | DHL EXPRESS PERÚ S.A.C. |
| 0030 | NEW TRANSPORT S.A. |
| 0033 | HI TECH AIR SHIPPING DEL PERÚ S.A.C. |
| 0036 | KN EXPRESS S.A. |
| 0039 | A CINTER CARGO S.A. |
| 0042 | INTERWORLD FREIGHT PERÚ S.A. |
| 0051 | SAFE CARGO PERÚ S.A. |
| 0054 | TECNICARGAS S.A.C. |
| 0057 | CHOICE CARGO S.A. |
| 0060 | A.HARTRODT PERÚ S.A.C |
| 0069 | DHL GLOBAL FORWARDING PERÚ S.A. |
| 0072 | PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES S.A. |
| 0075 | ADUANDINA FORWARDERS S.A.C. |
| 0078 | PACIFIC CARGO SYSTEMS S.A. |
| 0081 | RICHARD BOAS DEL PERÚ S.A.C. |
| 0087 | VARTCARGO S.A. |
| 0090 | SOCIEDAD GENERAL DE INFORMÁTICA S.A. |
| 0105 | GAMMA CARGO S.A.C. |
| 0114 | RUSH TRANSPORT DEL PERÚ S.A.C. |
| 0117 | SERVICIOS LOGÍSTICOS INTEGRADOS S.A. |
| 0120 | TRANSITARIO INTERNACIONAL MULTIMODAL SAC |
| 0135 | STEP CARGO S.A |
| 0138 | SANDOVAL S.A |
| 0141 | IPE DEL PERÚ S.A. |
| 0144 | MERZARIO PERÚ SAC |
| 0150 | ALEXIM PERÚ S.R.L. |
| 0153 | POMPEYO CARGO S. A. |

| | |
|------|--|
| 0165 | CLI PROYECTOS S.A. |
| 0171 | MASTER FREIGHT S.A. |
| 0174 | SERV.INTEGR.DE TRANSP.AÉREO-MARÍTIMO S.A |
| 0177 | GESTIÓN MARTRADE S.A. |
| 0180 | HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS S.A.C. |
| 0186 | TAYLOR LOGISTICS S.A.C. |
| 0192 | CARGO MASTER S.A |
| 0195 | ALL WAY CARRIERS S.A. |
| 0201 | FIHURE S.A. |
| 0204 | LOGWIN AIR+OCEAN PERÚ S.A. |
| 0207 | SERVIFREIGHT S.A.C. |
| 0210 | TRÁNSITO TRANSPORTE CONSOLIDADO S.A. |
| 0213 | IAN TAYLOR Y CIA S.A. |
| 0216 | NEPTUNO AGENCIAS MARÍTIMAS S.A. |
| 0219 | TRISMARE PERÚ SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA |
| 0231 | UNITRANS SAC |
| 0300 | TRANSCARGO SERVICES S.R.LTDA. |
| 0315 | MOVING SYSTEMS S.A.C. |
| 0318 | AIROCEAN CARGO SOCIEDAD ANÓNIMA |
| 0330 | INCA LINES S.A.C. |
| 0339 | LOGISTIC FREIGHT CARGO S.A. |
| 0345 | TAIWAN TRADE IMPORT S.A.C. |
| 0354 | E-CARGO S.A.C. |
| 0360 | GAMARRA AIR CARGO Y CIA S.A.C. |
| 0369 | CHAMANA SERVICE CARGO SA |
| 0387 | MARINA TRANSPORT S.A.C. |
| 0393 | KUEHNE + NAGEL S.A. |
| 0396 | FRANK CARGO DEL PERÚ SRL |
| 0405 | CARGOTRANS LOGISTICS S.A.C. |
| 0411 | RECSA INTERNATIONAL SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA |
| 0429 | FEL DEL PERÚ S.A.C. |
| 0435 | HANSA TRANSPORTS S.A.C. |



| | |
|------|--|
| 0453 | INTERNATIONAL LOGISTIC GROUP S.A.C. |
| 0474 | COOL CHAIN GROUP (PERÚ) S.A. - CCG (PERÚ) S.A. |
| 0516 | PERÚ TRAVEL CARGO S.A.C. |
| 0534 | FINE EXPRESS CARGO S.A.C. |
| 0540 | RF INTERNATIONAL CORPORATION SRL |
| 0543 | MODAL TRADE PERÚ SA |
| 0552 | MUNDITRANS S.A.C. |
| 0564 | SKYEXPRESS ENTERPRISES S.R.LIDA. |
| 0567 | TÉCNICA NAVIERA Y PORTUARIA S A |
| 0582 | FREIGHT CARGO DEL PERÚ S.A.C. |
| 0618 | PHILADELPHIA TRAVEL CARGO S.A.C. |
| 0630 | BEST FREIGHT DEL PERÚ S.A.C. |
| 0636 | OMEGA CARGO S.R.L. |
| 0645 | URIEL CARGO S.A. |
| 0651 | NAVICARGO SRL |
| 0654 | BMSEA CARGO S.A.C. |
| 0666 | TRANSOCEAN CARGO S.A. |
| 0678 | UNION SOUTH INTERNATIONAL S.A.C. |
| 0681 | TCL PERÚ S.A. |
| 0684 | VERTEXPERÚ E.I.R.L. |
| 0687 | SACEX CONSULTING S.A.C. |
| 0690 | TRANSIT EXPRESS S.A.C. |
| 0699 | GW TRANSPORTES S.A.C. |

Fuente: SUNAT



Glosario de términos de transporte aéreo y servicios aeroportuarios

ACCESORIOS

Término usado cuando se aplican tarifas específicas de comodidad. Se trata de artículos adicionales no esenciales para el uso normal del artículo principal; no es un componente integral, pero se puede usar con el artículo principal.

CASO FORTUITO

Daño de mercancías ocurrido sin la intervención de elementos humanos.

ACUERDO INTERLINEAL

Contrato entre dos o más transportistas para facilitar el intercambio de tráfico entre las partes contratantes.

AGENCY COMPLIANCE BOARD

El panel responsable de la investigación y control de las infracciones de los agentes de IATA.

AGENTE

Persona u organización autorizada para actuar en representación de otra.

AVIÓN DE ALTA CAPACIDAD (AIRCRAFT - HIGH CAPACITY)

En algunas ocasiones se designa así a los aviones de cabina ancha. Tipos de avión diseñados con dos pasillos en la cabina de pasajeros. Específicamente se refiere a los modelos A300, A310, A340, B747, B767, DC10, IL86, IL96, L1011, MD11.

AVIÓN DE POCA CAPACIDAD "AIRCRAFT - SMALL CAPACITY"

Cualquier tipo de avión con un solo pasillo en la cabina de pasajeros.

AVIÓN CONTENERIZADO (AIRCRAFT CONTAINERISED)

Una aeronave en la cual los compartimientos de carga están equipados con dispositivos unitarios de carga (ULD) y sistema de refrenamiento en orden conveniente para acomodar los contenedores o pallets aéreos. Puede ser cualquier avión, sea de cabina angosta o de cabina ancha.

AVIÓN CARGUERO (ALL CARGO AIRCRAFT)

Un avión que transporta carga exclusivamente.

ARREGLOS POR ADELANTADO

Significa que el expedidor debe contactar con el transportista antes de presentar el envío para su transporte.

AVISO DE CORRECCIÓN DE CARGOS (CHARGES CORRECTION ADVICE - CCA)

Un documento utilizado para la notificación de cambios en los cargos a pagar por la transportación y/u otros cargos o bien en el método de pago mostrado en la guía aérea.

BREAK EVEN WEIGHT (En tarifas de carga)

Peso a partir del cual se puede aplicar la tarifa establecida para el rango de peso superior siguiente (obteniendo una tarifa más baja), en vez de aplicar la tarifa correspondiente al peso o volumen real del envío.

BRÓKER

El intermediario entre el comprador y el vendedor.

BULK CARGO

Carga a granel voluminosa. Carga suelta.

BULK UNITIZATION

Un arreglo especial mediante el cual un transportista renta contenedores y pallets a los agentes y exportadores para congregar la carga en contenedores.

BULK UNITIZATION CHARGER

Una tarifa aplicable a contenedores, aplicable a tarifas FAK (freight all kind).

BULKY

Voluminoso.

CABINA DE CARGA

Espacio confinado al transporte de carga, correo y equipaje debajo de la cubierta principal del avión.

CARGA

Mercancías para su transporte por avión.



CARGA DE ALTA DENSIDAD

Carga pesada para un volumen dado.

CARGA DE BAJA DENSIDAD

Carga con grandes dimensiones y poco peso.

CARGA ESPECIAL (SPECIAL LOAD)

Un término genérico que engloba la carga que debido a su naturaleza o valor requiere de tratamiento o atención especial durante los procesos de aceptación, almacenaje, transportación, carga y descarga.

CARGA GENERAL

Cualquier tipo de carga que no consista en valores.

CARGA RERRUTEADA

Cambios en la ruta especificada originalmente en la guía aérea. Los cambios en la ruta sólo pueden darse a retrasos en caso de emergencias.

CARGO

La cantidad a ser pagada por el transporte de mercancías o servicios incidentales conectados con la transportación.

CARGO ASSEMBLY

La recepción por separado de las mercancías para posteriormente ser despachada como un sólo envío.

CARGO MÍNIMO

La mínima cantidad a pagar por el transporte de una expedición entre dos puntos.

CARGO POR ADELANTADO

Cargos pagados o a ser pagados por transportación preliminar de superficie o por aire en el aeropuerto de salida.

CARGOS POR COBRAR

Cargos que aparecen en la guía aérea para ser cobrados al consignatario.

CARGOS POR SERVICIOS EN LA TERMINAL (TC)

Son cargos tales como recolección, entrega, almacenaje, etc., los cuales son establecidos localmente por las autoridades.

CARTA DE INSTRUCCIONES DEL EXPEDIDOR

Documento que contiene las instrucciones del expedidor o su agente para preparar los documentos y el envío.

CASH ON DELIVERY (Cóbrese a la entrega) - COD

Un cargo a ser cobrado al consignatario para ser reintegrado al expedidor.

CERTIFICACIÓN (de o para contenedores)

Aprobación por la autoridad gubernamental apropiada de que un contenedor cumple con los requisitos de seguridad para la aeronave donde va a ser transportada.

CERTIFICADO DE ORIGEN

Es un documento expedido para certificar el origen de las mercancías. Generalmente expedido por una cámara o secretaria de comercio.

CERTIFICADO DE PESO

Es un documento oficial que constata el peso de las mercancías mencionadas.

CHARTER (AVIÓN FLETADO)

Una aeronave o vuelo operado bajo un contrato.

CLASIFICACIÓN

La clasificación de artículos con el fin de aplicar diversas tarifas.

COMBINACIÓN

El establecimiento de una tarifa o cargo por adición de sucesivas secciones de estas tarifas o cargos.

COMBINACIÓN DE CARGOS

Cantidad obtenida por combinación de dos o más cargos.

COMBINACIÓN DE TARIFAS

Una tarifa obtenida por la combinación de dos o más tarifas publicadas.

COMISIÓN BROKERAGE

El honorario o comisión que se paga al agente por los servicios prestados.

COMPARTIMIENTO DE CARGA

Los compartimientos delanteros o traseros del avión debajo de la cabina principal de pasajeros usados para transportar carga.

CONDICIONES DE TRANSPORTE

Términos y condiciones establecidos por el transportista con respecto a su transporte.

CONDICIONES DEL CONTRATO

Términos y condiciones mostrados en la guía aérea.

CONTRATO DE CHARTER

Un arreglo donde un transportista pone la capacidad entera de una aeronave al servicio de un expedidor.

CONVENIO DE VARSOVIA

La convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte internacional por aire, firmado

en Varsovia (Polonia) el 12 de octubre de 1929. Dicha convención fue enmendada por el Protocolo de la Haya de 1955.

DEMURRAGE (En contenedores: demora)

Honorarios cargados por el uso de ULD durante la carga y descarga más allá de un período de 48 horas o lo establecido en el contrato de arrendamiento.

DENSIDAD

Relación de peso a volumen.

DESCONSOLIDADOR “BREAK BULK AGENT”

Un agente que separa las consolidaciones en partes.

DESEMBOLSOS “DISBURSEMENTS”

Cargo pagado por un transportista al agente o a otro transportista el cual será cobrado en el destino al consignatario.

DISPOSITIVO DE CARGA UNITARIZADA (UNIT LOAD DEVICE” – ULD)

Contenedor recipiente en el cual las mercancías son transportadas vía aérea y se adapta al sistema electrónico de refreno del avión, convirtiéndose así en parte integral del avión.

DOLLY

Un vehículo tipo plataforma equipado con rodillos usado para manejar los contenedores.

EMBALAJE

Cualquier contenedor o cubierta en el cual el contenido de un envío es empacado.

EMBARGO

El acto de un transportista al rehusar por un tiempo limitado el recibo de mercancías para su transportación.

ENTREGA A DOMICILIO

Transporte de la carga de llegada desde el aeropuerto de destino a la dirección del consignatario o su agente.

ENVÍO

Mercancías recibidas por un transportista de un expedidor bajo una misma guía aérea y dirigidas a un consignatario y a un destino específico.

ENVÍO EN PARTES

Un envío que no es transportado en su totalidad, sino en partes.

ENVÍO MIXTO

Envío de diferentes artículos o mercancías, embalados, atados juntos o contenidos en paquetes separados.

EQUIPO AUXILIAR “ANCILLARY EQUIPMENT”

Equipo que sirve como auxiliar para manejar la carga paletizada o manejar un contenedor fuera del avión. Por ejemplo: dollies, anclas, cuñas, etc.

EXPEDIDO

La persona cuyo nombre aparece en la guía aérea como parte contratante con el transportista para el transporte de mercancías.

FACTURA COMERCIAL

Un documento para mercancías que está sujeto a transacciones comerciales.

FIATA

Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Similares.

FREIGHT ALL KIND (FAK)

Carga de todo tipo a la que se aplica una tarifa específica para contenedor.

GUÍA AÉREA HOUSE “HOUSE AIRWAYBILL” – (HAWB)

Documento que acredita cada envío individual en una mercancía consolidada, emitido por un consolidador como instrucción al desconsolidador. También se llama Carta de Porte Aéreo, Conocimiento aéreo, “Air Bill” o “House Waybill”.

GUÍA AÉREA MASTER “MASTER AIRWAYBILL” - MAWB

Una guía aérea que cubre un envío de cargas consolidada, indicando al consolidador como expedidor.

GUÍA AÉREA NEUTRAL

Una guía aérea en la que no figura el transportista emisor.

GUÍA AÉREA TRANSMISIBLE

Una guía aérea universal que es transmitida por teletipo u otro sistema electrónico.

GUÍA AÉREA UNIVERSAL O NOTA DE CONSIGNACIÓN AÉREA

Es el contrato entre el expedidor y el transportista para el transporte de mercancías sobre las rutas especificadas en el mismo.

IATA

International Air Transportation Association (Asociación de Transporte Aéreo Internacional).

IATA CLEARING HOUSE

Institución formada por IATA en 1947 que establece los fundamentos del establecimiento de los prorrateos de las cuentas entre las líneas aéreas.



ICAO (OACI)

International Civil Aviation Organization, (Organización de la Aviación Civil Internacional).

IGLOO

Un pallet al que se le ha colocado una cubierta de fibra de vidrio, aluminio u otro material y que forma parte integral del avión.

IGLOO ESTRUCTURAL

Una estructura rígida que, en combinación con un pallet, servirá para ajustarse al sistema electrónico o mecánico del avión y no requiere de redes o cinturones para la sujeción de la carga en el avión.

MANIFIESTO DE CARGA "CARGO MANIFEST"

Un documento en el que los detalles de la carga que será transportada en un vuelo.

MANIFIESTO DE TRANSFERENCIA

Es una lista de carga realizada por el transportista que transfiere y firmado por el transportista que recibe como recibo de embarques o equipo transferido.

MARCAS

Son los símbolos en los bultos usados para indicar el manejo o identificación de éstos.

MCO

Es un documento emitido por un transportista o su agente, en conexión con un boleto de avión y que sólo se puede utilizar para el pago del equipaje enviado como carga.

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Las mercancías peligrosas son artículos o sustancias capaces de representar un riesgo a la salud, la seguridad, la propiedad y el medio ambiente y que se presentan y son clasificadas de acuerdo a la Reglamentación de Mercancías Peligrosas de IATA.

ORDEN DE ENTREGA

Autorización para entregar el envío a otra persona que no es el consignatario anotado en la guía aérea.

PALETIZACIÓN

Estiba de carga en pallets.

PALLET AÉREO

Es una plataforma con una superficie plana, manufacturada de acuerdo a los requerimientos estándar de los aviones, en el cual las mercancías son aseguradas en la aeronave.

PARTES

Aquellos objetos que son esenciales para el uso normal del artículo principal o forman parte de los componentes integrales.

PESO BRUTO

El peso de un embarque incluyendo el embalaje.

PESO LEGAL

El peso de la mercancía incluyendo el envase.

PESO NETO

El peso del producto.

PESO PIVOTE

El peso al que corresponde el cargo mínimo por un envío en contenedores.

PESO SOBREPIVOTE

El peso excedente del peso pivote.

PESO TARA

Es usado en envíos de contenedores para designar el peso del contenedor vacío. En otras nomenclaturas es el peso del embalaje.

PESO VOLUMEN (VOLUME WEIGHT)

El volumen de cualquier embarque se obtiene multiplicando el largo por el ancho por el alto de este embarque o sus componentes. A los envíos cuyo resultado sea superior a 6.000 centímetros cúbicos por kilogramo de peso bruto se le aplicarán los cargos sobre el volumen en lugar del peso bruto.

PLATAFORMA

Es un área definida del aeropuerto, donde se ubica el avión para la estiba y desestiba de carga, ascenso y descenso de pasajeros, carga de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

POSICIONES PARA ULD

Las posiciones reservadas para la estiba de contenedores en la cabina principal y/o en la cabina inferior en un avión de gran capacidad de cabina ancha o bien en un avión carguero.

PRORRATEO

La división de una tarifa conjunta o cargo entre dos o más transportistas involucrados sobre una base pactada de antemano.

RECOLECCIÓN

El transporte de envíos de salida del domicilio del expedidor al aeropuerto.

RED DE PALLET

Una red fijada al pallet para retener la carga.

RESTRAINT SYSTEM

Un sistema en el piso del avión para asegurar pallets o ULD.

TARIFA

Una cantidad fijada por el transportista para el transporte de una unidad de peso, volumen o valor de las mercancías.

TARIFA CONSTRUIDA

Una tarifa obtenida por medio de construcción.

TARIFA DE CLASE “CLASS RATE”

Tarifa establecida para un tipo específico de carga, como un aumento o reducción sobre la tarifa general de carga.

TARIFA ESPECÍFICA DE COMODIDAD

Una tarifa de carga establecida para una carga específica entre dos puntos e identificada por un ítem numérico.

TARIFA GENERAL DE CARGA

Tarifa establecida para el transporte de carga general entre dos puntos.

TARIFA PROPORCIONAL o “ADD-ON”

Llamada también tarifa proporcional o arbitraria.

TARIFA PUBLICADA

Una tarifa que está a disposición del público dentro del catálogo de tarifas del transportista.

TRANSFERENCIA DE CARGA

La carga que arriba a un punto por un transportista y continúa por otro.

TRÁNSITO DE CARGA

Carga arribando a un punto y continuando en el mismo vuelo.

TRANSPORTACIÓN

Transporte por aire.

TRANSPORTE NACIONAL

Transporte originado y destinado dentro del mismo país.

TRANSPORTE INTERNACIONAL

Transporte cuyo origen y destino se encuentra en dos países distintos.

TRANSPORTISTA

Línea aérea que ejecuta la transportación.

TRANSPORTISTA DE CONEXIÓN

El transportista al cual se le transfiere la carga para el servicio de transportación posterior.

TRANSPORTISTA DE ENTREGA

El transportista que entrega al consignatario o su agente el embarque.

TRANSPORTISTA EXPEDIDOR

El transportista que expide la guía aérea.

TRANSPORTISTA PARTICIPANTE

El transportista que participa y aplica las tarifas, cargos y reglamentos de una tarifa.

TRANSPORTISTA RECEPTOR

Transportista recibiendo un envío en un punto de transferencia.

TRANSPORTISTA TRANSFERENTE

Transportista que transfiere un envío en un punto de transferencia a un transportista recibiendo.

UNITARIZACIÓN

Consolidación de múltiples paquetes en un ULD registrado.

VALOR DECLARADO PARA TRANSPORTE

El valor de las mercancías declarado por el expedidor para establecer los cargos o determinar la responsabilidad de la compañía transportista.

VALORES

Cualquier envío con un valor declarado para transporte de USD 1.000 o más por kilo y otras especificaciones que deben consultarse en el TACT.

VALUACIÓN

Cargo por kilogramo sobre el valor declarado para transporte en la guía aérea con el objeto que el transportista asuma la responsabilidad económica de las mercancías.

VOID

Cancelación de una anotación o marca.

VOLUMEN

Espacio ocupado en metros cúbicos.



DISTRIBUCIÓN GRATUITA