

Envío de mercancías por vía aérea

Documentación de transporte aéreo

Los requisitos generales y los tipos de documentación utilizados para el transporte aéreo dependen de la naturaleza de éste. Normalmente, los requisitos de documentación exigidos en la mayoría de envíos ([albarán](#), [lista de embalaje](#), [factura proforma](#), etc.) se aplican también a los aéreos. No obstante, existen documentos específicos para este tipo de transporte. Entre ellos, cabe citar los siguientes:

Conocimiento de embarque aéreo - Con diferencia, el documento más habitual e importante relacionado con la carga aérea. Los conocimientos de embarque aéreo están reguladas por la IATA y tienen un formato estándar para facilitar su lectura y consulta. Cabe señalar que sólo se exigen legalmente para el transporte internacional, sin embargo, las compañías aéreas nacionales con licencia de la CAA e incluso las no reguladas oficialmente pueden solicitar este documento. Este documento es el recibo del transportista por vía aérea, así como a acreditación del contrato de transporte, y no suele ser negociable. Se emite a nombre de un destinatario determinado, que es la única parte a la que el transportista puede realizar la entrega. Muchos transportistas incluso facilitan el seguimiento y localización de la carga en tiempo real utilizando los números de conocimiento de embarque aéreo en su sitio web. Gracias a su diseño normalizado, los conocimientos de embarque aéreo indicarán:

- Nombre y datos de contacto del expedidor
- Nombre y datos de contacto del consignatario o parte a la que se ha de notificar
- Información especial sobre manipulación
- Descripción de la carga, en particular, descripción del artículo y peso total sujeto a cargos
- Valor en aduana

La información anterior debe coincidir con la que figura en otros documentos de embarque generados por el expedidor. En la esquina superior derecha de cada conocimiento de embarque aéreo oficial se indica un número único exclusivo de dicho documento formado por once dígitos (los tres primeros son el prefijo de la compañía aérea designada por la IATA y los siete últimos son el número de serie único). Muchas compañías aéreas facilitan el seguimiento en línea de los números de conocimiento de embarque.

Los conocimientos de embarque aéreo originales, generados por la aerolínea, son por regla general los únicos aceptados y reconocidos por las autoridades aduaneras. El original en papel acompaña al envío, aunque a efectos aduaneros suelen aceptarse copias escaneadas. El conocimiento de embarque aéreo generado por la aerolínea suele denominarse conocimiento de embarque "maestro".

| | | | | | |
|---|------------------|---|----------------------------------|---|--|
| Shipper's Name and Address | | Shipper's account Number | | Not negotiable Air Waybill issued by | |
| Consignee's Name and Address | | Consignee's account Number | | Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity | |
| Issuing Carrier's Agent Name and City | | Accounting Information | | | |
| Agent's IATA Code | | Account No. | | | |
| Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing | | Reference Number | | Optional Shipping Information | |
| to | By first Carrier | Routing and Destination | to | by | to |
| | | | | Currency | Other |
| | | | | WT/VOL | Declared Value for Carriage |
| | | | | PPG | Declared Value for Customs |
| | | | | COLL | |
| | | | | PPD | |
| | | | | COLL | |
| Airport of Destination | | Flight/Date | For Carrier Use only | Flight/Date | Amount of Insurance |
| | | | | | INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance' |
| Handing Information | | | | | SCI |
| No. of Pieces RCP | Gross Weight | kg lb | Rate Class Commodity Item No. | Chargeable Weight | Rate Charge |
| | | | | | Total |
| | | | | | Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) |
| Prepaid | | Weight Charge | | Collect | |
| Valuation Charge | | Other Charges | | | |
| Tax | | | | | |
| Total other Charges Due Agent | | Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations. | | | |
| Total other Charges Due Carrier | | | | | |
| Total prepaid | | Total collect | | Signature of Shipper or his Agent | |
| Currency Conversion Rates | | cc charges in Dest. Currency | | Executed on (Date) at (Place) Signature of issuing Carrier or its Agent | |
| For Carrier's Use only at Destination | | Charges at Destination | | Total collect Charges | |

Unconocimiento de embarque aéreo interno es generado por un transitario o agente, el cual se facilita al cliente previa solicitud. Dichos documentos internos suelen contener la misma información que un conocimiento normal, pero no contienen necesariamente ninguna firma ni la misma información de seguimiento. Por lo general, debido a estas y otras diferencias con el conocimiento maestro, las autoridades aduaneras no reconocen los conocimientos de embarque aéreo internos como documentos oficiales para sus procedimientos. Sin embargo, los conocimientos de embarque aéreo internos pueden resultar de utilidad para fines de seguimiento interno.

Carta de porte no estándar - En situaciones de emergencia, especialmente cuando es

necesario el transporte aéreo dentro de un país, puede no ser aplicable o no estar disponible el conocimiento de embarque aéreo. Por lo general, la carga transportada por medios aéreos no convencionales siempre requerirá algún tipo de documentación, aunque ésta puede consistir en una lista de embalaje independiente, un manifiesto de carga de elaboración propia (similar a una lista de embalaje) o, en el caso del transporte en activos militares, un formulario estándar interno del ejército en cuestión.

Declaración del expedidor de mercancías peligrosas - Al igual que los conocimientos de embarque aéreo, estas declaraciones están establecidas por la IATA y son esenciales para el proceso de envío. Contienen información relevante sobre todas las mercancías peligrosas transportadas para los supervisores de carga y los pilotos. Las compañías aéreas que se atengan a la normativa de la IATA solo aceptarán esta declaración si está cumplimentada y firmada por una persona certificada en manipulación de mercancías peligrosas a través de un programa acreditado por la IATA. El hecho de no cumplimentar debidamente una declaración de mercancías peligrosas o de que se produzca algún incidente debido a documentación incorrecta de este tipo de mercancía puede dar lugar a multas, acciones judiciales y penas de cárcel. Consulte el [apartado Mercancías peligrosas de la presente guía](#) para informarse en mayor detalle.

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS



| Shipper | | Air Waybill No. | | | | | | | | |
|---|----------------------|---------------------------------------|---------------|---|---------------------|---|--|--|-----------------|-------------|
| | | Page of Pages | | | | | | | | |
| | | Shipper's Reference No. (optional) | | | | | | | | |
| Consignee | | | | | | | | | | |
| Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator. | | | | | | | | | | |
| TRANSPORT DETAILS This shipment is within the limitations prescribed for: (delete non-applicable) <table border="1"> <tr> <td>PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT</td> <td>CARGO AIRCRAFT ONLY</td> </tr> </table> Airport of Departure (optional): Airport of Destination (optional): | | | | PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT | CARGO AIRCRAFT ONLY | WARNING Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties. Shipment type: (delete non-applicable) <table border="1"> <tr> <td>NON-RADIOACTIVE</td> <td>RADIOACTIVE</td> </tr> </table> | | | NON-RADIOACTIVE | RADIOACTIVE |
| PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT | CARGO AIRCRAFT ONLY | | | | | | | | | |
| NON-RADIOACTIVE | RADIOACTIVE | | | | | | | | | |
| NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS | | | | | | | | | | |
| Dangerous Goods Identification | | | | | | | | | | |
| UN or ID No. | Proper Shipping Name | Class or Division (subsidiary hazard) | Packing Group | Quantity and Type of Packing | Packing Inst. | Authorization | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| Additional Handling Information | | | | | | | | | | |
| I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met. | | | | Name of Signatory Date Signature (See warning above) | | | | | | |

Peso sujeto a cargos

A la hora de contratar servicios de transporte aéreo, los planificadores deben tener en cuenta lo que se denomina "peso sujeto a cargos o facturable". Por regla general, las compañías aéreas cobran a los clientes por el peso bruto de su carga. Debido a la naturaleza del transporte aéreo, un aumento del peso implica generalmente un aumento de combustible, lo que supone un aumento del coste. Sin embargo, algunos envíos, por su naturaleza, son extremadamente ligeros aunque puedan ocupar un gran volumen. Aunque la carga ligera consuma menos combustible, las compañías aéreas cobran un mínimo básico por gastos de

explotación, ya que la tarificación por peso les haría perder dinero.

Para abordar la pérdida de ingresos por carga no densa, los operadores aéreos pueden hablar en términos de "peso volumétrico" o "peso cúbico". El peso volumétrico es un método para determinar la evaluación de los costes relativos del transporte de mercancías en función de sus volúmenes. El peso volumétrico puede calcularse mediante las siguientes ecuaciones:

Métrico decimal $(\text{lar. (cm)} \times \text{an. (cm)} \times \text{al. (cm)}) / 6.000 = \text{Peso Volum. (KG)}$

Imperial $(\text{lar. (in)} \times \text{an. (in)} \times \text{al. (in)}) / 166 = \text{Peso Volum. (LB)}$

Del sistema imperial al métrico $(\text{lar. (in)} \times \text{an. (in)} \times \text{al. (in)}) / 366 = \text{Peso Volum. (KG)}$

El peso facturable se refiere por tanto al peso "relativo" con respecto al cual una compañía aérea facturará a sus clientes. Por regla general, el transportista presupuestará a los clientes la tasa que sea mayor de los dos valores de peso, el peso bruto real de la carga o el peso volumétrico de ésta. La compañía aérea será la que determine en última instancia cómo cobrar a los clientes, pero los usuarios del servicio aéreo deben prestar mucha atención al "peso facturable" resultante que figure en sus conocimientos de embarque aéreo. Puede haber situaciones en las que el peso facturable sea significativamente superior a su peso bruto, lo que puede repercutir en el presupuesto y la planificación.

| No. Of Pieces RCP | Gross Weight | kg lb | Rate Class | | Chargeable Weight | Rate | Charge | Total |
|-------------------|--------------|-------|------------|--------------------|-------------------|------|--------|-----------|
| | | | | Commodity Item No. | | | | |
| 1 | 460.0 | K | Q | | 460.0 | | | As Agreed |

Tiempos de desplazamiento

En el mundo de la aviación, el tiempo es un factor muy importante. Las aeronaves que operan desde aeropuertos comerciales deben respetar fechas y horarios estrictos.

- Los vuelos regulares suelen tener rutas predefinidas, lo que significa que aterrizarán y despegarán a intervalos específicos sin apenas variación.
- Los aviones fletados suelen ser objeto de ofertas de múltiples partes y, a menos que se firme un contrato, no pueden comprometerse por largos periodos de tiempo.
- Todos los aviones están sujetos a los horarios del aeropuerto en el que operan. Los grandes aeropuertos comerciales pueden limitar la cantidad de tiempo que los aviones pueden pasar en tierra sin cobrar ningún cargo adicional. Por lo general, las aeronaves sólo dispondrán de un tiempo limitado en determinados lugares de estacionamiento.

Al organizar el envío de carga por vía aérea, las partes deben prepararse con mucha antelación y tener toda la carga lista exactamente a la hora especificada por el transitario o el operador aéreo. El hecho de no entregar la carga a tiempo puede acarrear gastos adicionales o la pérdida de espacio en el avión.

Contratación local de aeronaves

En entornos operativos austeros, los organismos de respuesta individuales pueden requerir el uso de transporte de carga ad-hoc utilizando operadores aéreos locales. La identificación de la aeronave o el proveedor de servicios que resulte más adecuado puede ser una tarea extremadamente ardua, especialmente a nivel local, donde se opera con tiempo y presupuestos limitados.

Las aeronaves operadas localmente en situaciones de emergencia o conflicto plantean riesgos exclusivos e importantes para las partes que deseen contratar el servicio:

- Las aeronaves locales o pequeñas pueden no estar totalmente registradas para operar en el contexto de la operación.
- Los operadores locales pueden tener normas de seguridad insuficientes, o un historial conocido de incidentes de seguridad y protección que las organizaciones humanitarias pueden desconocer.
- En situaciones de conflicto, los operadores aéreos locales pueden estar implicados en el transporte de armas o suministros a las partes del conflicto, a veces por la misma ruta por la que operan las organizaciones humanitarias.
- En cualquier contexto, los operadores locales pueden estar implicados en contrabando, violaciones de los derechos humanos u otras actividades ilegales o poco éticas.

Por regla general, los organismos humanitarios no deben fletar aviones locales directamente con los propietarios de las aeronaves. Por el contrario, el flete de vuelos a pequeña escala o locales deberían solicitarse a través de un transitario o servicio de corretaje conocido y de confianza. Aunque recurrir a un tercero puede añadir algunos costes adicionales, los transitarios y corredores tienen acceso a información o herramientas que les permiten detectar transportistas inadecuados o poco éticos. Asimismo, las condiciones de pago contratadas y los procesos de arbitraje también serán probablemente más transparentes y estarán mejor definidos.

En caso de que no se disponga de un transitario o agente externo o que éste no pueda satisfacer suficientemente las necesidades de flete, pero siga existiendo la necesidad de solicitar transporte aéreo local, hay algunos pasos que las organizaciones contratantes deben tener en cuenta:

- Obtener el número de matrícula o de cola de la aeronave y los nombres del piloto y la tripulación. Aunque un transitario no pueda contratar con la parte en cuestión, sí puede realizar una comprobación de diligencia debida.
- Pregunte a otras organizaciones que hayan utilizado el servicio en el pasado, así como a las oficinas locales de la ONU que puedan rastrear aeronaves (OACI, agencias de la ONU que contraten medios aéreos en el país, etc.).
- Si es posible, póngase en contacto con las autoridades locales de aviación civil tanto para comprobar el registro como para obtener información sobre el historial de seguridad.
- Busque el número de matrícula o de cola en línea para comprobar si existe algún tipo de advertencia con respecto a la aeronave.
- Asegúrese de que el operador aéreo conoce la ruta, las ubicaciones y la carga (tipo, dimensiones).
- No firme nunca un contrato si no ha sido analizado tanto por un abogado local como por un coordinador jurídico designado en la sede central.
- Las condiciones de pago deben reflejar que el precio solo será pagadero si la carga se entrega de forma satisfactoria; nunca acepte condiciones que incluyan el pago aunque la aeronave no pueda realizar las tareas contratadas por cualquier motivo.

