

GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE AÉREO

VOLUMEN II

GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE AÉREO

JUNIO 2015



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE AÉREO

© Segunda edición: Junio 2015.

Distribución gratuita.

Reproducción autorizada citando la fuente.

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional Del Perú N° 2015-08483

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Viceministerio de Comercio Exterior.

Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior.

Supervisión de Edición: María Elena Lucana Poma

Calle Uno Oeste N° 50,

Urbanización Córpac.

San Isidro, Lima - Perú.

Telf.: 513-6100.

www.mincetur.gob.pe.

Impreso en:

IMPRESOS S.R.L.

Jr. Omar Yali N°370 - Huancayo

CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	7
PRIMERA PARTE: EL TRANSPORTE AÉREO DE CARGA	8
CAPÍTULO PRIMERO	
ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE AÉREO DE CARGA	8
¿Qué es el transporte aéreo internacional?	8
¿Qué es el transporte aéreo internacional de carga?	8
¿Cuáles son las características del transporte aéreo internacional?	8
¿Cuáles son las ventajas y desventajas de transporte aéreo de carga?	8
¿Cómo se clasifica el transporte aéreo internacional?	9
¿Qué es la aviación civil comercial y qué servicios la comprenden?	9
¿Qué es la aeronave?	9
¿Cómo se clasifican?	10
¿Qué es un aeródromo y que es un Aeropuerto?	10
¿Qué es una aerolínea?	11
¿Cómo se clasifican?	11
CAPÍTULO SEGUNDO	
SUJETOS OPERADORES DEL TRANSPORTE AÉREO	12
¿Quiénes son los operadores del transporte aéreo?	12
¿Quién es el transportista?	12
¿Qué es una agente de carga internacional?	12
¿Qué es una agente de aduanas?	13
¿Qué es un terminal de carga?	14
¿Qué es un depósito temporal?	14
¿Quiénes son los usuarios de los servicios de transporte aéreo de carga internacional?	14
CAPÍTULO TERCERO	
CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO	15
¿Qué es el contrato de transporte aéreo?	15
¿Qué es la guía aérea o "air way bill"?	15
¿Qué otras funciones tiene la carga de porte aéreo?	16
¿Quiénes pueden emitir la carta de porte aéreo?	16
¿Cuándo la aerolínea es responsable de la carga?	17
¿Cómo se fijan las tarifas en el transporte aéreo internacional de carga?	19
CAPÍTULO CUARTO	
MERCANCIAS O CARGA AEREA	22
¿Qué es la carga aérea?	22
¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía aérea?	22
¿Qué son las mercancías peligrosas?	23
¿Qué son las mercancías restringidas?	28
¿Qué autoridades las controlan?	28
¿Cuáles son las mercancías restringidas inspeccionadas en los aeropuertos internacionales?	29
¿Qué es la VUCE?	30
¿Qué es el equipaje y menaje de casa?	30
¿Cuáles son los embalajes utilizados en el transporte aéreo?	31
¿En qué consiste el marcado?	33
¿Qué son las "paletas"?	33
¿Qué son las "ULD"?	33

SEGUNDA PARTE: LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS	36
CAPÍTULO PRIMERO	
EL AEROPUERTO Y LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS	36
¿Qué son los aeropuertos internacionales?	36
¿Cuáles son las áreas y zonas que conforma el aeropuerto internacional?	36
¿Cuál es el principal aeropuerto internacional del Perú?	36
¿Cuáles son los demás aeropuertos internacionales del Perú?	38
¿Qué son los servicios aeroportuarios?	38
¿Quiénes son los operadores de servicios aeroportuarios?	38
¿Cuáles son los servicios aeroportuarios?	38
CAPÍTULO SEGUNDO	
LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS	40
¿Cuáles son las modalidades de operación?	40
¿Cómo se realiza el embarque directo?	40
¿Cómo se realiza la descarga directa?	40
¿Cómo se realiza las descargas indirectas en los terminales aeroportuarios?	40
¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía zonas de almacenamiento?	41
¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía zonas de almacenamiento?	41
¿Cuáles son los conceptos facturados en las operaciones aeroportuarias?	41
CAPÍTULO TERCERO	
PROCEDIMIENTO DE EXPORTACIÓN VÍA AÉREA	43
¿Qué tipo de mercancías puede exportarse?	43
¿Qué tipo de mercancías no puede exportarse?	43
¿Cómo se desarrolla la operación de salida de carga?	43
¿Cuál es el procedimiento de exportación por vía aérea?	44
¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la exportación?	47
CAPÍTULO CUARTO	
PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN VÍA AÉREA	48
¿Qué mercancías son susceptibles de importación?	48
¿Qué tipo de mercancías no pueden ser importadas?	48
¿Cómo se desarrolla la operación de ingreso de carga?	48
¿Cuál es el procedimiento de importación por vía aérea?	48
¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la importación?	52
RECOMENDACIONES FINALES	54
Anexo 1: Glosario de términos.	55
Anexo 2: Principales operadores de servicios aéreos y aeroportuarios.	59
Anexo 3: Entidades reguladoras del transporte aéreo.	60
Anexo 4: Empresas de servicio aeroportuarios.	62
Anexo 5: Principales empresas agente de carga internacional.	66
Anexo 6: Principales aerolíneas internacionales.	68

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 como los TLC el cual permite que haya un mayor intercambio comercial entre países. 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), 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, para que puedan así optimizar sus procesos logísticos y aduaneros, con el fin de tener costos más competitivos y ser una buena alternativa de la oferta exportable al resto del mundo.

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 y como optimizarlas, además de ilustrar conceptos básicos de suma utilidad lo cual les permitirá tomar una mejor decisión en el momento de retirar la mercadería de la Aduana. 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 AEREO DE CARGA INTERNACIONAL

PRIMERA PARTE

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

CAPITULO PRIMERO

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.

¿Cuáles son las características del transporte aéreo internacional?

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.

En resumen el transporte aéreo, por su alto costo y sus limitaciones de capacidad, es apropiado para:

- Envíos de pequeño tamaño
- Mercancías perecederas
- Mercancías de alto valor
- Envíos urgentes

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

Para poder lograr la aceptación de la mercancía para su

¿Qué es el transporte aéreo internacional?

¿Qué es el transporte aéreo internacional de carga?

¿Cuáles son las características del transporte aéreo internacional?

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

¿Cómo se clasifica el transporte aéreo internacional?

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

¿Qué es la aeronave? ¿Cómo se clasifican?

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

¿Qué es una aerolínea? ¿Cómo se clasifica?

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.

En resumen tenemos que para este servicio lo siguiente:

Ventajas

- Rapidez.
- Agilidad en la tramitación administrativa.
- Menor riesgo de daños a la mercancía. Es el medio de transporte con menor índice de siniestralidad.



Desventajas

- Alto costo.
- Limitación de peso y volumen de las mercancías. Limitaciones también derivadas de la capacidad de carga total del avión y por las dimensiones de las puertas de las bodegas.

¿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, como son los aviones cargueros o aviones chárter.

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.

I.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.

I.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.

Las aeronaves, se pueden tipificar en base a múltiples criterios de clasificación. Con el fin de tener un amplio conocimiento a estos efectos, a continuación se recogen una serie de clasificaciones que abarcan los criterios más estandarizados referentes a la distinción de los diversos tipos de aeronaves.

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.

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.





Tipos de Aeronaves



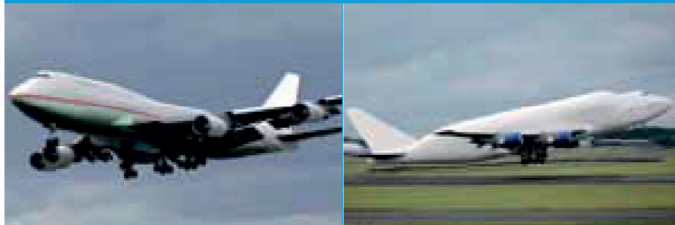
Airbus A-320

Boeing 707



Boeing 727

Boeing 737



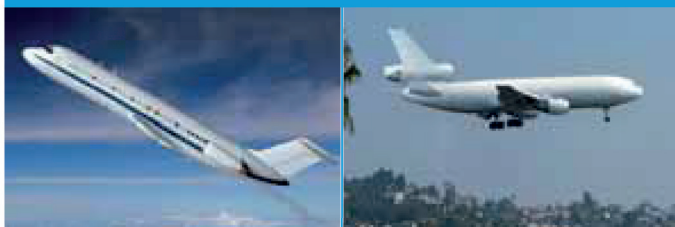
Boeing 747F

Boeing 747 Carguero



Boeing 747 Combi

Douglas Dc-8



Douglas Dc-9

Douglas Dc-10

¿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 por lo que la oferta era escasa. Sin embargo, con compañías que hoy en día generan más de la mitad de sus beneficios por este concepto, los expedidores pueden esperar un mercado de transporte aéreo competitivo, dado que la respuesta a un mercado tan cambiante de muchos de insumos o equipos, ocasiona que este medio sea muy demandado por la rapidez que significa el contar con productos en los tiempos más cortos.

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.

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 necesidades. 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.

¿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.

OPERADORES DEL TRANSPORTE AÉREO

¿Quiénes son los operadores de transporte aéreo?

En el transporte aéreo internacional intervienen una serie de personas, naturales o jurídicas, las cuales prestan servicios diferentes a la carga sean estas para importación o exportación, siendo los principales los siguientes:

2.1. TRANSPORTISTA: PORTEADOR EFECTIVO Y CONTRACTUAL

¿Quién es el transportista?

Es el Explotador Aéreo, quien es una persona natural o jurídica que utiliza una aeronave legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su condición técnica y la dirección de la tripulación.

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. Este proceso es muy útil para los usuarios de comercio exterior, dado que les permiten contar con opciones más económicas para cuando la carga representa un poco peso y volumen.

El agente de carga se encarga de todos los detalles del envío, como documentación, porte, almacenaje, incluso de embalaje de las mercancías de acuerdo al tipo de contrato que tenga; preparan un manifiesto de carga consolidado o desconsolidado para la aerolínea indicado las distintas partes del envío consolidado y, por último, prepara la carta de porte aéreo hija o nieta según corresponda, la cual abarca el conjunto del envío. Es importante recalcar que de acuerdo al tipo de negociación con el dueño de la carga y de las condiciones que tiene este con su proveedor, el agente de carga puede asumir los gastos asociados al contrato de prestación de servicio.

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 Aduanas y 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).



PRIMERA PARTE

SUJETOS OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO

CAPITULO SEGUNDO

¿Quiénes son los operadores del transporte aéreo?
¿Quién es el transportista?
¿Qué es una agencia de carga internacional?
¿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?

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. En el esquema abajo se puede ver las funciones principales de un agente de carga. Hay que indicar que muchos agentes de carga se integran hacia adelante y hacia atrás para prestar un Servicio Integral a la carga, por lo cual muchas veces ellos en su flujo logístico pueden hacer toda la operación y entregar la mercadería en la puerta del Cliente.



Es importante indicar que los Agentes de Carga Internacional no sólo transportan Carga Suelta sino que su función va mas allá, también transportan contenedores, ponen en práctica el Servicio Logístico Integral en el comercio internacional. Según la capacidad de cada uno de ellos, se pueden clasificar en Mayorista o Minorista lo cual tiene diferente denominación que se indica en el gráfico adjunto.

Agente de Carga Internacional	N.V.O.C.C. Non - vessel operating common carrier (Mayorista)
	Forwarder: Expedito / Embarcador Minorista

En el mercado Peruano, podemos encontrar algunas empresas que están registradas en SUNAT, las cuales son NVOCC es decir logran fletamientos directo con las líneas navieras y luego los espacios que lo tienen contratado, lo venden a su vez a los agentes de carga, quienes son los minoristas. Abajo un ejemplo de algunas empresas que están en el mercado peruano con la denominación NVOCC y Forwarder.

NVOCC	FORWARDER
Ecu Line Perú S.A.	Kuehne Nagel S.A.
Inca Lines S.A.C.	DHL Global Forwarding
Uníx Shipping S.A.C.	Panalpina Transportes Mundiales S.A.
Cargo Master S.A.	Choice Cargo S.A.C.
MSL del Perú S.A.	Hellman Worldwide Logistics
Train Perú S.A.	Flota del Perú S.A.
Gamma Cargo S.A.C.	New Transport S.A
Rush Transporte S.A.	
BG Logistics S.A.C.	

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).

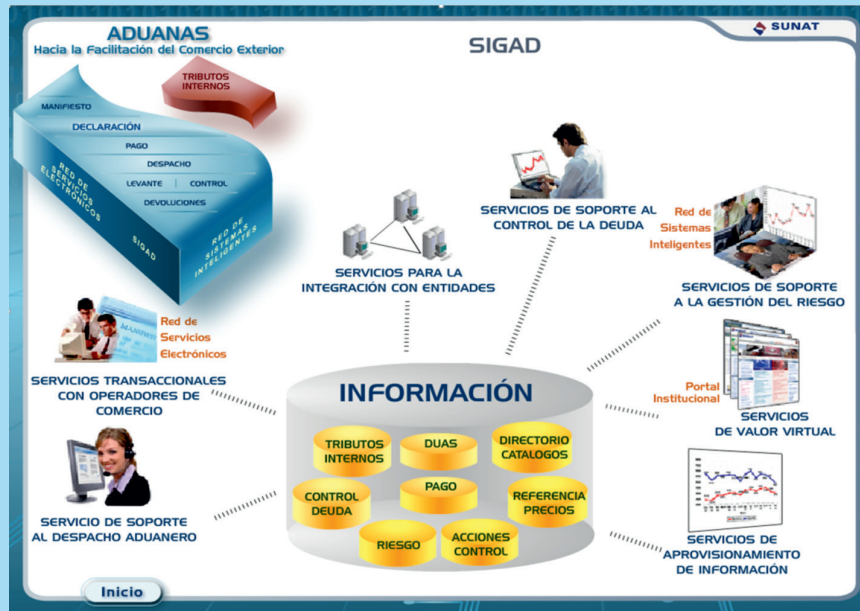
Generalmente el transporte aéreo se efectúa con carga consolidada, por lo cual los agentes de aduana necesitan contactar con los agentes de carga de internacional para coordinar la consolidación o desconsolidación requerida para tramitar los despachos aduaneros.

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 aduaneras para efectuar el despacho de la mercancía. Este contrato se celebra cuando el representado endosa la carta porte aérea.

Es importante considerar que el Agente de Aduana esta muy ligado al Importador, debe existir mucha confianza, para lo cual hay que evaluar entre otros:

- Ranking
- Situación Económica
- Infocorp
- Conocimientos
- Infraestructura
- Imagen Comercial
- Certificación OEA

Cabe indicar que todas las operaciones que realizan los agentes de aduanas, están dentro del Sistema de Gestión Aduanera - SIGAD.



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. Deberán ser considerados para todos los efectos como una extensión de la Zona Primaria de la jurisdicción aduanera a la cual pertenecen.

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. DEPÓSITO TEMPORAL

¿Qué son los depósitos temporales?

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.

Según la normatividad aeronáutica, el servicio de terminal de carga podrá ser realizado por el depósito temporal en el caso que una aerolínea se lo solicite. En la práctica, el depósito temporal suele ser el lugar designado por la aerolínea para recibir o entregar la carga. Cada aerolínea utiliza un depósito en forma exclusiva (es decir, una aerolínea trabaja con un solo terminal).

El usuario puede elegir el depósito temporal donde almacenar su carga hasta que sea retirada por él o su representante. El usuario no suele tener pactadas tarifas y condiciones con el depósito temporal a donde llega su carga de importación o a donde debe entregar su carga de exportación, en cuyo caso debe adherir a las mismas.

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, bajo una estructura de costos acorde a lo negociado, en la cual se incluyan todos los costos relacionados para mover la carga.

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

CAPITULO TERCERO

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

3.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

¿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. GUÍA AÉREA “AIRWAY BILL”

¿Qué es la Guía Aérea o “Air Way Bill”?

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

- Expedidor o exportador.
- Nombre del destinatario.
- Número de vuelo y destino.
- Aeropuerto de salida y de llegada.
- Detalles de la carga: peso, volumen, cantidad, tarifa

y descripción.

- Indicación de que si el flete es pagadero en origen o en destino.
- Importe del flete.
- Número de guía aérea.
- Fecha de emisión.

Abajo un modelo de guía aérea que muestra el detalle de todos los campos que son necesarios completar.

Guia Aérea “Air Waybill”

083 JNB 00000011		Not Negotiable		SOUTH AFRICAN AIRWAYS			
Shipper's Name and Address Mario as Shipper 77 Home address		Shipper's Account Number		Issued by SOUTH AFRICAN AIRWAYS South Africa			
Consignee's Name and Address Mario as Consignee 88 The street		Consignee's Account Number		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City Demo Agent 22 Rivonia Rd Sandton		Accounting Information THIS IS A KNOWN SHIPPER - KNOWN SHIPPER CERTIFICATION NUMBER: 112233445566		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.			
Agent's IATA Code		Account No.		Reference Number			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing O.R. TAMBO INTERNATIONAL JNB		Optional Shipping Information		Declared Value for Carriage			
To (By First Carrier, Routing and Destination) LHR SOUTH AFRICAN AIRWAYS		To (By First Carrier, Routing and Destination) JNB		Declared Value for Customs NCV NVD			
Airport of Destination HEATHROW, GB		Requested Flight/Date		Amount of Insurance NIL			
Handling Information		Insurance - If Carrier offers insurance, and such an insurance is requested in accordance with conditions hereof, insurable amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"					
No. of Pieces / Pkg	Gross Weight	Rate Class / Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)	
1	100.00 kg		100.00	9.00	900.00	test 1p 11x11x11	
1	100.00				900.00	Volumetric Weight: 0.2	
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
900.00							
Valuation Charge		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	
0.00		0.00		0.00		Fanie Reynders (Demo Agent)	
Total Other Charges Due Carrier		Total Other Charges Due Carrier		Signature of Shipper or his Agent			
0.00		0.00					
Total Prepaid		Total Collect		Executed on (Date)		O.R. TAMBO	
900.00		0.00		30/10/2008		at (Place)	
Currency Conversion Rate		Charges in Base Currency		Signature of Issuing Carrier or its Agent			
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges			



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 guía aérea 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 guía aérea original.

La guía aérea 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 guía aérea, 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 guía aérea 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 en la legislación aeronáutica.

El transporte aéreo internacional se encuentra regulado por las siguientes normas:

Convenios Internacionales:

- Convenio sobre la Responsabilidad Civil del Transportista Aéreo para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional – Montreal 1999.
- Convenio de Aviación Civil Internacional – Chicago 1944.
- Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional – Varsovia 1929.
- Protocolo de La Haya de 1955.

Normas Nacionales:

- Ley No. 27261 – Ley de Aeronáutica Civil del Perú, vigente a partir del 10 de mayo de 2000.
- Decreto Supremo No. 050-2001-MTC – Aprueba Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, vigente a partir del 26 de diciembre de 2001.
- Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo No. 1053, y sus normas modificatorias.
- Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobado mediante Decreto Supremo No. 010-2009-EF, y sus normas modificatorias.
- Resolución Directoral No. 030-2004-MTC – Aprueba Regulación Aeronáutica del Perú No. 112, vigente a partir del 16 de marzo de 2004.

En nuestro país, la Guía Aérea tiene los alcances de un Título Valor, resultando aplicable la Ley No. 27287 – Ley de Títulos Valores, vigente a partir del 19 de junio de 2000, 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 Guía Aérea?

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 la guía aérea?

La Guía Aérea 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 Guía Aérea?

En principio, el encargado de emitir la guía aérea 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 Aérea 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 y/o retrasos que se haya producido durante el transporte aéreo de las mercancías. Para tal efecto, el término “transporte aéreo” comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. Es decir, desde el momento en que recibe las mercancías hasta su entrega.

No obstante, el período de transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

El transporte aéreo internacional es regulado por el Convenio sobre la Responsabilidad Civil del Transportista Aéreo – Montreal 1999¹, el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional

¹ Convenio sobre la Responsabilidad Civil del Transportista Aéreo – Montreal 1999

“Artículo 18.- Daño de la carga

El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:

La naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma;

El embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes;

Un acto de guerra o un conflicto armado;

Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga (...)

“Artículo 19.- Retraso

El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.”

“Artículo 22.- Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga

(...) En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor (...)



Varsovia 1929², el Convenio de Aviación Civil Internacional– Chicago 1944, el Protocolo de la Haya de 1955³, o las Condiciones para el Transporte de Carga Area.

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 26.08 dólares americanos⁴.

Este límite puede ser incrementado cuando el usuario, al momento de entregar la mercancía declara un valor más elevado para el transporte. Veamos 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\$ 1,600.00.
- Vemos que el valor del embarque es mayor en US\$ 296 a la responsabilidad máxima de la aerolínea: US\$ 26.08 x 50 kg = US\$ 1,304.00.
- Para elevar la responsabilidad de la aerolínea hasta US\$ 1,600.00 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\$ 296.00, es decir, US\$ 1.48.

Otra limitación de responsabilidad está determinada por la oportunidad para presentar los reclamos correspondientes. En efecto, las regulaciones vigentes, tales como el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional – Varsovia 1929⁵ y el Protocolo de La Haya⁶, establecen plazos de tiempo para efectuar reclamaciones en casos de mercancías dañadas, perdidas o transportadas con retraso.

Según el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional – Varsovia 1929⁵ y el

²Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional – Varsovia 1929.

"Artículo 18

(1) El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes fracturados o de mercancía, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

(2) El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

(3) El período de transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo."

"Artículo 19

El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes".

"Artículo 22

(2) En el transcurso de equipajes fracturado y de mercancías, la responsabilidad del porteador se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de la entrega de las mercancías al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En este caso, el porteador estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que es superior al interés real del expedidor en la entrega".

³ Protocolo de La Haya de 1955

El Artículo 11 del Protocolo de La Haya modificó el Artículo 22 del Convenio de Varsovia, conforme a lo siguiente:

"Artículo 11.- Se suprime el Artículo 22 del Convenio y se sustituye por las siguientes disposiciones:

"Artículo 22. 1. En el transporte de personas la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la Ley del Tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. a. En el transporte de equipaje facturado y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial del valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista, y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

b. En el caso de pérdidas, averías o retrasos de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al Tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia Ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses, a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas en francos mencionados en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de noventa y tres milésimas. Podrán ser convertidos en moneda nacional en números redondos. Esta conversión a moneda nacional distinta de la moneda oro se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia."

⁴ Según información obtenida en la siguiente página WEB: <http://www.sbs.gob.pe/app/stats/tc-cv.asp>

⁵ Convenio de Varsovia

"Artículo 26

(1) El recibo del equipaje y mercancías sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario de que las mercancías han sido entregadas en buen estado y conforme al contrato de transporte.

(2) En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al porteador una protesta inmediatamente después de descubierta la avería y, a más tardar, dentro de un plazo de tres días para el equipaje y de siete días para las mercancías, a partir de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los catorce días, a partir de aquel en que el equipaje o mercancía fueran puesto a su disposición (...)"



Protocolo de La Haya⁶, establecen plazos de tiempo para efectuar reclamaciones en casos de mercancías dañadas, perdidas o transportadas con retraso.

Según el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional – Varsovia 1929⁵ en caso de avería, el destinatario deberá dirigir al porteador una protesta inmediatamente después de descubierta la avería y, a más tardar, dentro de un plazo de tres días para el equipaje y de siete días para las mercancías, a partir de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los catorce días, a partir de aquel en que el equipaje o mercancía fueran puesto a su disposición.

Cabe señalar que dicho plazo fue extendido por el Protocolo de La Haya, el cual estableció que en tales casos, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada la avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes, y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse, a más tardar, dentro de los veintiún días, a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario.

El plazo para presentar reclamaciones por pérdida de las mercancías no ha sido regulado en el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional – Varsovia 1929 ni en el Protocolo de La Haya. No obstante, las condiciones del Contrato de Transporte de Carga de la mayoría de aerolíneas establecen como límite un período de 120 días de haberse emitido la guía aérea. Una vez vencido este plazo, no se aceptará una reclamación por pérdida.

3.4. 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 kg.

⁶Protocolo de La Haya

"Artículo 15. En el artículo 26 del Convenio:

Se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición.

"2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes, y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse, a más tardar, dentro de los veintiún días, a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario."



La formula es:

$$\text{Peso Volumen} = \text{Largo} \times \text{ancho} \times \text{alto del embarque (m)} \times 166.667 \text{ m}^3$$

Por ejemplo:

Si un embarque pesa 20,9 k g, 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:

$60 \text{ cm} \times 60 \text{ cm} \times 119 \text{ cm} = 6.000 \text{ cm}^3 = \text{Peso volumen } 71,4 \text{ k g.}$

Comparando el peso volumen (71,4 kg) con el peso bruto (20,9 k g), 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 unitaria 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.
3. **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.

Ejemplo 1:

Bultos: 1 paleta

Peso bruto: 220.30 Kgs.

Dimensiones: $0.80 \times 0.80 \times 0.90\text{m} = 0.576 \text{ m}^3 \times 166.667 = 96.00 \text{ Kgs/Vol}$

En el ejemplo arriba citado el peso bruto es mayor al peso cargable por lo que deberá considerarse para calcular el flete aéreo y sus sobrecargos:

Flete aéreo desde LIM a GYE: $\text{US\$ } 1.40/\text{kg} \times 220.30 = \text{US\$ } 308.42$

Ejemplo 2:

Bultos: 4 cajas

Peso bruto: 150.05 Kgs

Dimensiones 4 bultos de $4 \times 1.1 \times 1.1 \times 0.98 = 4.74 \text{ m}^3 \times 166.667 = 790.53 \text{ kgs}$.

En este segundo ejemplo el peso cargable es bastante mayor al peso bruto por lo cual este será usado como nuestro factor para calcular el flete:

Flete aéreo desde LIM a GYE: $\text{US\$ } 1.40/\text{kg} \times 790.53 = \text{US\$ } 1,106.74$

MERCANCÍAS O CARGA AÉREA

CAPITULO CUARTO

- ¿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 la VUCE?
- ¿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?

4.1. CARGA AEREA

¿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.

4.2. TIPOS DE CARGA

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

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

4.2.1. CARGA GENERAL, puede ser suelta y unitarizada.

- **Carga suelta**, cuando se transportan mercancías individuales, manipulados como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.
- **Carga unitaria**, cuando la mercancía es colocada en artículos individuales, tales como cajas, empaque u otros elementos desunidos o carga suelta agrupados

en unidades como preslingas, paletas y contenedores, listos para ser transportados.

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

4.2.2. 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, 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.

4.2.3. CARGA FRÁGIL

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

4.2.4. CARGA VALORADA

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.
- 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 y/o platino.

4.2.5. 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.
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.

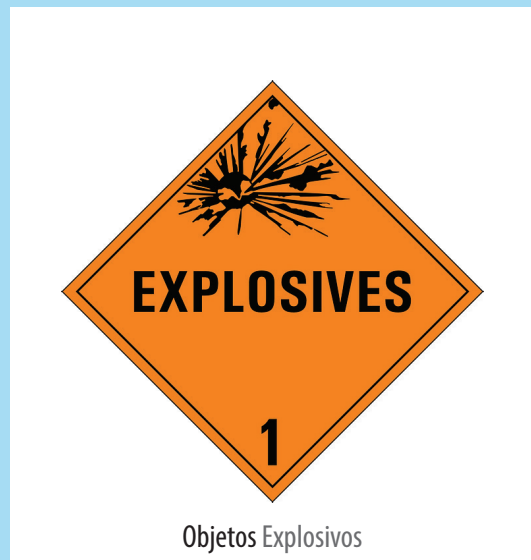
Clase 1: Materias y objetos explosivos

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

Dentro de esta clase las materias y los objetos se subdividen en función del riesgo de explosión en masa, de proyección e incendio. Ejemplos: Fuegos

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

- **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.





2.1 Gases Inflamables



2.2. Gases no Inflamables



2.3. Gases Tóxicos

- **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:

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

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. Ejm, cloro.



Clase 3: Líquidos inflamables

Son líquidos cuyo punto de inflamación 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:

- Líquidos inflamables.
- Explosivos líquidos insensibles.

Clase 4.

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 de al menos 12%. 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 4.2: 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 saturado, etc.

Se tratan de sustancias que efectos agudos o crónicos o irritantes, e incluso la muerte. Los gases tóxicos pueden, además, pueden experimentar calentamiento espontáneo en las condiciones que acontecen durante el transporte.

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

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.



3. Líquidos Inflamables



Clase 4.1.



Clase 4.2.



Clase 4.3.



Clase 5.

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 de 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.



Clase 6.2.

Clase 6.

Clase 6.1: Materias tóxicas

Materias que en cantidades relativamente pequeñas pueden dañar 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 contiene 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.
- Ejemplo: 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 que pueden dañar a la salud del ser humano o causar su muerte por inhalación, absorción cutánea o ingestión. Ej. Metanol, cloruro de metileno, Uranio 233 y 235, Plutonio 239 y 241, así como cualquier combinación de éstos.

Clase 8: Materias corrosivas

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 sustancias 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

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.



Clase 7: Materias Radioactivas



Clase 8: Materias Corrosivas



Clase 9: Materias de Peligros Diversos

URGENTES	VALIOSAS	VARIOS	RESTRINGIDOS
Perecibles: Flores, Legumbres, aliemntos	Metales preciosos	Frágiles	Mercancía peligrosa
Medicinas: vacunas, etc.	Computadoras y sus repuestos partes costosas para maquinarias	Restos Humanos	Productos quimicos
Repuestos	Herramientas	Efectos personales	Radioactivos
Periódicos, revistas, Courier, documentos	Obras de arte	Textiles confecciones	Artesanía
Artículos para salvar vidas humanas	Obras para exposición	Repuestos de aviones	Animales vivos
	Ferías	Helicópteros, barcos	
		Automóviles	

Fuente: Talma Training School



4.3. 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 en las hojas siguientes.

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.

Si queremos comprar una mercadería y no validamos si esta tiene ciertas restricciones para el ingreso al país, podemos caer en extracostos y la contingencia de perder lo invertido, por este motivo es muy importante que antes de comprar algo de fuera, primero VALIDAR con el ARANCEL de aduana y ver si tiene o no restricciones.

ENTIDAD		TIPO DE MERCANCÍA QUE CONTROLA
MINISTERIO PRODUCCIÓN	Instituto Tecnológico Pesquero - ITP	Recurso y productos Hidrobiológicos
	Oficina Técnica de Ozono - OTO	Sustancias agotadoras de la capa de ozono (SAO)
		Equipos de refrigeración, congelamiento y otros equipos de producción de frío y aire acondicionado.
	Dirección de Normas Técnicas y Control	Pilas y baterías de zinc carbón
		Neumáticos para vehículos
Conductores Eléctricos		
Dirección de Insumos Químicos y Productos Fiscalizados	Nitrato de Amonio, efectuado por empresas que no ejercen actividad minera ni sean fabricantes de explosivos.	
SUNAT	Intendencia Nacional de Insumos Químicos y Bienes Fiscalizados	Insumos Químicos, productos y sus subproductos o derivados, maquinarias y equipos utilizados que directa e indirectamente pudieran ser destinados en la elaboración de drogas ilícitas y que están dentro de los alcances del Decreto Legislativo 1126.
MINISTERIO DE AGRICULTURA - MINAG	Servicio Nacional de Sanidad Agraria - SENASA	Productos y subproductos de origen vegetal.
		Plaguicidas químicos de uso agrícola.
		Productos y subproductos de origen animal.
		Productos veterinarios terminados, alimentos, aditivos y premezclas.
		Embalajes de madera
	Dirección General Forestal y de Fauna Silvestre	Productos de flora y fauna



ENTIDAD		TIPO DE MERCANCÍA QUE CONTROLA
MINISTERIO DEL INTERIOR - MININTER	Superintendencia Nacional de control de Servicios de Seguridad, Armas, Municiones y Explosivos de Uso Civil - SUCAMEC.	Armas, municiones, explosivos y artículos conexos de uso civil.
MINISTERIO DE SALUD - MINSA	Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas - DIGEMID	Productos farmacéuticos, galénicos; productos cosméticos y similares, insumos, instrumental y equipo de uso médico - quirúrgico u odontológico, productos sanitarios y productos de higiene personal y doméstica.
		Sustancias estupefacientes, psicotrópicas y precursores de uso médico.
	Dirección General de Salud Ambiental - DIGESA	Alimentos y bebidas industrializados de consumo humano.
		Desinfectantes y plaguicidas para uso doméstico y plaguicidas para uso en salud pública.
Residuos Sólidos		
Juguetes y útiles de escritorio		
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES - MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	Equipos o aparatos de telecomunicaciones y equipos para estaciones transmisoras radioeléctricas en general.
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES - MRREE	Ministerio de Relaciones Exteriores	Libros, revistas, mapas, cuadernos, diskettes, CDs, videocasetes, planos o cualquier otro material en que se represente o se haga referencia a los límites del Perú.

Fuente: SUNAT

¿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:

a. 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 Zoosanitario de Exportación con la finalidad de avalar las condiciones zoosanitarias 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.



b. 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.

c. 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 Ministerio de Cultura. 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.cultura.gob.pe

¿Qué es la VUCE?

Es importante mencionar, que con la aprobación de la Ley de facilitación al comercio exterior Ley N° 28977 y aprobación del reglamento vía D.S. 010-2007 – Mincetur se confirmó la VUCE.

VUCE: Ventanilla Unica de Comercio Exterior; Es un sistema integrado que permite a las partes involucradas en el comercio exterior y transporte internacional gestionar a través de medios electrónicos los trámites requeridos por las entidades competentes de acuerdo con la normatividad vigente, o solicitados por dichas partes, para el tránsito, ingreso o salida del territorio nacional de mercancías.

Dentro del alcance de la VUCE, se encuentra el componente de Mercancías Restringidas, el cual permite a los usuarios realizar, a través de internet, los trámites para la obtención de los permisos, certificaciones, licencias y demás autorizaciones para el ingreso, tránsito o salida de mercancías restringidas, como por ejemplo: alimentos, medicamentos, animales, vegetales, equipos de telecomunicaciones, juguetes, etc.

Cabe indicar que en la VUCE están todas las instituciones reguladoras de las mercancías restringidas que se menciono líneas arriba.

4.4. 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, de acuerdo a los requisitos establecidos en el Reglamento del Régimen Aduanero Especial de Equipaje y Menaje de Casa D.S 182-2013-EF.

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, provisto 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 de mano?

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.

4.5. 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.
- Sintéticos, plástico empleado como recipiente (sacos, bolsas, tambores, contenedores), en película termoformable o extensible y como material de amortiguación.

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



Patelizado de Madera Aserrada



Cartón Corrugado



Cartón Corrugado



Caja de madera natural
Ejm de uso: Artesanía



Caja de cartón prensado
Ejm de uso: textiles



Bidón de tapa fija
Ejm de uso: Líquidos no corrosivos



Pallet de Madera

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 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.

¿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.

¿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.

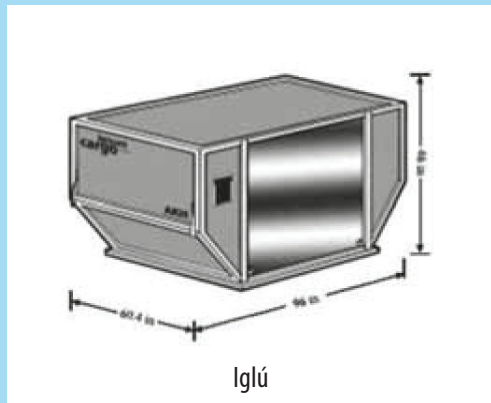
Los sistemas restringidos de carga de los aviones y sus componentes: paleta más red, mas iglú no estructural o paleta más red.



Semi - Pallet



Pallet Plástico



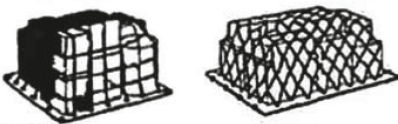


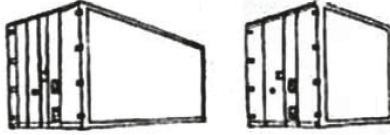
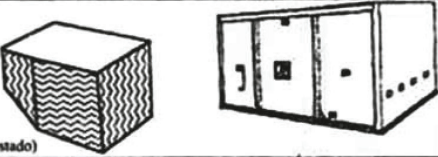
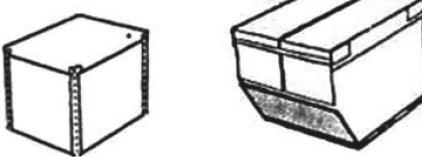
Iglú



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 238½")	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 117½") 2,44 x 3,18 m (96" x 125") 2,44 x 6,05 m (96" x 238½")	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

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 sí 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 esté 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 y autónomas, está concebida para producir calor, sonido, luz, gas o humo o alguna combinación de estos.

LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

SEGUNDA PARTE

EL AEROPUERTO Y LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

CAPITULO PRIMERO

- ¿Qué son los aeropuertos internacionales?
- ¿Cuáles son las áreas y zonas que conforma el aeropuerto internacional?
- ¿Cuál es el principal aeropuerto Internacional del Perú?
- ¿Cuáles son los demás aeropuertos internacionales del Perú?
- ¿Qué son los servicios aeroportuarios?
- ¿Quiénes son los Operadores de Servicios Aeroportuarios?
- ¿Cuáles son los servicios aeroportuarios?

I.1. 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.

¿Cuáles son las áreas y zonas que conforman los aeropuertos internacionales?

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**
- **Depósito Temporal**

¿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 8.200.000 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.

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 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 está 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 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.



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

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

Ciudades	Códigos	Aeropuertos	Altura en Pies	Altura en Metros
Arequipa	AQP	Alfredo Rodríguez Ballón	8.365	2.76
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	4.14
Lima (Callao)	LIM	Internacional Jorge Chávez	75	25
Pisco (#)	PIO	Capitán FAP Renán Elías Olivera	39	13
Pucallpa	PCL	Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo	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

I.2. SERVICIOS AEROPORTUARIOS

¿Qué son los servicios aeroportuarios?

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:

- **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.
- **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.
- **Suministro de Alimentos (Catering)**, debiendo cumplir determinadas normas sanitarias, de higiene y de protección del personal, operadores y usuarios.
- **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.
- **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: indumentaria reflectiva (entre las 18.00 y 07.00 horas); protector lumbar, zapatos de seguridad, guantes, protector de oídos.

- **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.
- **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 SUCAMEC.



OPERACIONES AEROPORTUARIAS

CAPITULO SEGUNDO

- ¿Cuáles son las modalidades de operación?
- ¿Cómo se realiza el embarque directo?
- ¿Cómo se realiza la descarga directa?
- ¿Cómo se realiza las descargas indirectas en los terminales aeroportuarios?
- ¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía zonas de almacenamiento?
- ¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía zonas de almacenamiento?
- ¿Cuáles son los conceptos facturados en las operaciones Aeroportuarias?

2.1. MODALIDADES DE OPERACIÓN

¿Cuáles son las modalidades de operación?

Las modalidades de operación para el embarque de carga de exportación y la descarga de carga de importación que se gestionan vía aérea en los diferentes tipos de equipos que se manejan de acuerdo al tipo de mercadería, en el cual el llenado y retiro del terminal es por cuenta y riesgo del usuario, son las que se detallan a continuación.

2.1.1. EMBARQUE Y DESCARGA DIRECTOS

Se debe considerar que la Legislación Nacional Vigente a la fecha es el DL 1053, el cual establece que toda mercancía que ingresa y sale del país debe ingresar a zona primaria es decir a un Depósito Temporal que para el caso aéreo es el Terminal de Carga Aérea.

En el caso de Exportación:

En los casos de mercancía exceptuadas de ingreso a un depósito temporal, el agente de aduana con posterioridad a la numeración de la DAM, debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador, indicando los motivos para su respectiva evaluación. El funcionario aduanero designado, del área de exportación, comunica a través del portal de la SUNAT la respuesta de autorización o rechazo.

Aceptada la solicitud de autorización de embarque directo el despachador de aduana consigna la frase “embarque directo” en la DAM, sella, firma y adiciona la información necesaria de la empresa exportadora.

Este tipo de gestión se realiza a mercancías, perecibles, animales, carga de gran volumen etc.

En el caso de Importación:

Se gestiona mediante la modalidad SADA, esta puede ser realizada como Punto de Llegada.

A. Terminal de carga aérea.

B. Depósito temporal.

Este tipo de modalidades se ajusta para todo tipo de mercancía, siempre que estas cumplan con las formalidades aduaneras y tengan las respectivas autorizaciones del ente competente de acuerdo a la naturaleza de la mercancía.

¿Cómo se realiza el embarque directo?

Este tipo de modalidad que se aplica mejor en la carga marítima no aplica para el aéreo dado que el proceso es ingresar la carga vía un depósito temporal y luego numerar la DAM para obtener el levante y dejarlo en la Aerolínea.

Los pasos son:

1. Recojo de la carga debidamente embalada en el local o lugar designado por el porteador.
2. Acondicionamiento de la misma en el Terminal Aéreo
3. Recepción y embarque / estiba de la carga en la Aerolínea.

¿Cómo se realiza la descarga directa?

Dado los tiempos que implica un despacho aéreo, no es práctico poder hacer esta operación dado que lo que se gana no es nada, esto más bien es una ventaja para el tema marítimo en la cual para tránsitos largos, uno puede numerar la DAM hasta con 15 días antes del arribo del medio de transporte y ahorrar tiempos en la gestión del retiro del terminal portuario.

Los pasos son:

1. Desestiba / descarga de la carga de la aerolínea
2. Transporte de la carga al terminal aéreo zona primaria
3. Retiro por parte del porteador al local del usuario si se trata de un despacho anticipado de importación para el consumo con descarga en zona primaria con autorización especial.

¿Cómo se realiza las descargas indirectas en los terminales aeroportuarios?

Esta operación se da en la Importaciones u otro régimen o destinación aduanera que tenga por finalidad el ingreso de mercancía al territorio nacional.

El proceso es cuando la Nave llega al terminal aeroportuario y de acuerdo a plan de estiba sugerido por personal especializado empieza la descarga de la mercancía y son puestos en zona de tarja para que se transfiera



la responsabilidad entre el transportista y el terminal aeroportuario quien procederá a liberar la carga al depósito temporal autorizado por el importador o agente marítimo. Debe quedar claro que al ser descarga indirecta solo se puede gestionar la nacionalización bajo la modalidad de despacho excepcional.

¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía zonas de almacenamiento?

1. Se solicita primero el booking para reserva de espacio en la aerolínea.
2. Se recoge la carga del local del exportador y se traslada al depósito temporal de la línea aérea asignada.
3. Con la DAM provisional, tickets de peso y copia de la guía de remisión, se procede a solicitar al depósito temporal se transmita los datos declarados en DAM para el refrendo respectivo.
4. Concluido el proceso de refrendo sea Naranja o Rojo, se procede a la entrega de la documentación al depósito Temporal quienes recibirán la documentación en señal de conformidad así la carga quedara lista para ser embarcado cuando la Aerolínea esté lista para carga en el Aeropuerto Jorge Chavez.

¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía zonas de almacenamiento?

1. Modalidad de despacho aduanero que le corresponde es la de Excepcional.
2. A la llegada de la aerolínea, se debe esperar el proceso arribo del avión, descarga de la carga total, transmisión electrónica de la carga recibida, traslado interno al depósito temporal asignado por la Aerolínea.
3. El agente de aduana asignado por el importador espera la llegada de la carga al depósito temporal para que sea tarjado y pesado para luego solicitar la emisión del volante de despacho, documento que acredita que la carga fue recibida.
4. Con el volante de despacho, el agente de aduana procede con la numeración de la DAM para luego proceder con el retiro de la mercancía previo levante de esta.

2.1.2. EMBARQUE Y DESCARGA INDIRECTOS VÍA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTERNO A LA ZONA PRIMARIA DEL AEROPUERTO.

Es importante mencionar que para la carga aérea, la oferta de depósitos temporales externos a la zona del aeropuerto es limitada por lo que este tipo de operación principalmente

se da en los terminales que la línea aérea tiene convenio y la modalidad es similar a la operación marítima.

2.2. CONCEPTOS FACTURADOS

¿Cuáles son los conceptos facturados 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:

- **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);
- **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;
- **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;
- **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 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.
- **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;
- **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);
- **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.
- **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.

3.1. EXPORTACIÓN DE MERCANCÍA POR VÍA AÉREA

¿Qué tipo de mercancías pueden exportarse por vía aérea?

Esta vía de transporte aéreo no limita la libre circulación de mercancías es decir puede transportar desde un tornillo hasta una maquinaria si la capacidad de la nave así lo permite.

Debemos tener en cuenta que si bien existe la libre circulación de mercancía utilizando este medio de transporte aéreo, se restringe aquellas que deben cumplir con temas legales de acuerdo a la legislación de cada país así como restricciones internacionales para realizar importaciones y exportaciones, ejemplos:

- **Mercancía peligrosa (código ONU)**, esta debe cumplir con una serie de condicionantes para ser transportadas vía aérea, el costo de flete internacional es más caro que una mercancía general, ejemplo: productos en spray, productos fertilizantes, etc. Debemos tener claro que este tipo de mercancía está sujeto a autorizaciones de parte del ente competente de controlar su ingreso al país.
- **Mercancía Restringida:** esta debe cumplir con autorizaciones previas para ser transportadas vía aérea, ejemplo: medicamentos, mercancía de segundo uso (desperdicios), productos agrícolas etc.

¿Qué tipo de mercancías no pueden exportarse?

En principio debemos revisar el marco Legal para tener claro que productos están prohibidos de exportar, mencionamos los más importantes: Patrimonio Cultural y/o histórico, drogas, animales en peligro de extinción etc.

¿Cómo se desarrolla la operación de salida de carga?

Se debe cumplir con las normas establecidas en el Procedimiento de Exportación INTA-PE- 02 así como lo establecido en el D. Leg. 1053 Ley General de aduanas y normas conexas a estas, de acuerdo a la naturaleza de la mercancía.

Los puntos operativos y logísticos para exportar son:

- a. El exportador contrata a la empresa de transporte internacional o consolidadora de carga u operador, considerando el servicio y costos.
- b. La empresa de transporte internacional separa espacio en la nave elegida y comunica al exportador en que Depósito Temporal debe ingresar la carga. Debe tener claro que existen alianzas estratégicas entre una empresa de transporte internacional y un depósito temporal.
- c. El exportador elige a la agencia de aduana que gestionará los trámites a realizar frente a la SUNAT, de ser el caso y de acuerdo a la negociación pactada también se pueden hacer cargo del recojo de la mercancía es decir de los almacenes del exportador al depósito temporal contratado por la empresa de transporte internacional.

SEGUNDA PARTE

PROCEDIMIENTO DE EXPORTACIÓN VÍA AÉREA

CAPITULO TERCERO

¿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?

- d. El despachador de aduana ingresa la mercancía al Depósito Temporal como requisito para asignación de canal y como constancia de esta gestión el depósito temporal emite el ticket de peso o warehouse, el mismo que es entregado al agente de aduana para el refrendo respectivo.
- e. El depósito temporal procede a enviar la información declarada en la DAM generada por el agente de aduana mas el ticket o warehouse, del resultado del refrendo se sabra el canal de selección, naranja o rojo.
- f. Si el canal de selección es naranja, el agente de aduana entrega los documentos al depósito temporal por lo que la primera parte de la exportación estaría concluido quedando pendiente solo la regularización de la declaración.
- g. Si el canal de selección es rojo, el agente de aduana debe gestionar el reconocimiento físico ante la administración aduanera dependiendo de la hora o día de la operación será realizado por el especialista u oficial aduanero. Concluida esta gestión solo quedaría pendiente la regularización de la exportación.
- h. El depósito temporal con la documentación refrendada y la guía aérea procede a la gestión de embarque.



- i. La empresa de transporte emite la guía aérea como constancia que la mercancía se embarca.

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 Aduanera de Mercancías

3.2.1. DESPACHO SIMPLIFICADO DE EXPORTACIÓN

a) Mercancías que pueden despacharse:

Mediante el despacho simplificado de exportación se tramitan las exportaciones de mercancías que por su valor no tengan fines comerciales o si los tuvieran su valor FOB no exceda de cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 5,000.00).

Para el despacho simplificado de exportación se utiliza el formato denominado Declaración Simplificada de Exportación, en adelante DSE.

Para tramitar el DSE, el exportador debe contar con Registro Único de Contribuyente (RUC) y tener la condición de habido.

No requiere RUC:

- a. Las personas naturales que realicen en forma ocasional exportaciones de mercancías, cuyo valor FOB por operación no exceda de mil dólares americanos (US \$ 1,000.00) y siempre que registren hasta tres (3) exportaciones anuales como máximo.
- b. Las personas naturales que por única vez, en un año calendario, exporten mercancías, cuyo valor FOB exceda los mil dólares americanos (US \$ 1,000.00) y siempre que no supere los tres mil dólares americanos (US \$ 3,000.00).
- c. Los miembros acreditados del servicio diplomático nacional o extranjero, así como los funcionarios de organismos internacionales que, en ejercicio de sus derechos establecidos en las disposiciones legales, soliciten la salida de su menaje de casa a través de una DSE con o sin resolución liberatoria.
- d. Las personas naturales que soliciten la salida del equipaje y menaje de casa.
- e. Las personas naturales que soliciten la salida de mercancías en mérito al tráfico fronterizo

Se considera que la mercancía a exportar no tiene fines

comerciales cuando no existe venta entre las partes (exportador/destinatario). Para tal efecto se considera venta a todo acto a título oneroso que conlleve la transmisión de propiedad de bienes, independientemente de la denominación que le den las partes. En este caso, en lugar del comprobante de pago se debe presentar una Declaración Jurada de Valor.

La exportación de mercancías restringidas, está sujeta a la presentación de las autorizaciones, certificaciones, licencias y permisos; así mismo, su despacho se efectúa conforme a las normas emitidas por el sector que las regula de acuerdo a su naturaleza.

b) Canales y medios de Declaración Simplificada:

Los canales de selección para las operaciones bajo DSE son:

- Rojo: Requiere de revisión documentaria y reconocimiento físico
- Naranja: La mercancía queda expedita para su embarque.

La numeración de las DSE lo puede realizar el Agente de Aduana o el mismo Exportador, para estas gestiones el Agente de Aduana utiliza los medios electrónicos para numerar la declaración. Mientras que el exportador lo puede hacer físicamente es decir llevando la DSE ante el área que administra el régimen de exportación.

La mercancía debe ingresar a un depósito temporal para su control respectivo frente a la SUNAT, de salir canal Rojo, la Administración Aduanera revisará la carga en el depósito temporal elegido por la Línea aérea. Concluido esta parte el depósito temporal recibe los documentos y transmite la información a la SUNAT para su embarque correspondiente, contando con un plazo de 30 días para embarcar la mercancía.

3.2.2. DESPACHO DE EXPORTACIÓN CON DECLARACIÓN ADUANERA DE MERCANCÍAS

a) Mercancías que pueden despacharse:

La exportación definitiva en adelante exportación, es el régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior y no está afectada a tributo alguno.

Para la destinación de mercancías al régimen de exportación se utiliza la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM), sólo en el caso de mercancías con valor FOB superior a los cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 5 000).

b) Sujetos que pueden declarar como exportadores:

Podrán exportar las personas naturales o jurídicas con Registro Único de Contribuyente (RUC).

Puede solicitarse la exportación de cualquier mercancía, siempre que no se encuentre prohibida. La exportación de mercancías restringidas está sujeta a la presentación de autorizaciones, certificaciones, licencias o permisos y de requerirlo la norma específica, a reconocimiento físico



obligatorio.

La salida de mercancías para venta en consignación puede acogerse al Régimen de Exportación Temporal. Documentos exigibles para realizar una Exportación aérea:

- DAM
- Factura Comercial
- Guía Aérea
- Documentos que se requiere de acuerdo a la naturaleza de la mercancía.
- Nota de Débito o Nota de Cargo de presentarse cualquier rectificación de valor.

Los canales de selección son:

- Rojo: Requiere de revisión documentaria y reconocimiento físico
- Naranja: La mercancía queda expedita para su embarque

c) Plazos de exportación:

Los plazos establecidos en la exportación son los siguientes:

- El depósito temporal debe transmitir la información de la mercancía recibida para embarcar dentro de las dos (02) horas contadas a partir de lo que suceda último: la recepción de la totalidad de la mercancía o la presentación de la DAM.
- El embarque de la mercancía se debe efectuar dentro de los treinta (30) días calendario contados a partir del día siguiente de la numeración de la declaración.
- La regularización del régimen de exportación definitiva, se debe efectuar dentro de los treinta (30) días calendarios contados a partir del día siguiente de la fecha del término de embarque.

d) Etapas del procedimiento de despacho de exportación:

El Procedimiento comprende una serie de etapas en las cuales se realiza el despacho automatizado (vía electrónica) 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 transacción comercial para que éste último proceda a elaborar la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) provisional. Cuando la carga sea transportada en contenedor, el número, la marca y el precinto de identificación deberán estar consignados inicialmente en la Declaración con datos provisionales o, en su defecto, la agencia de aduanas deberá transmitirlos vía electrónica antes de efectuar el embarque.
2. Una vez llenada la "DAM 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 DAM y el Agente procederá a imprimir la DAM para su presentación en zona primaria (depósito temporal) 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 "DAM 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 DAM 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 "DAM 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 "DAM Provisional" y en el SIGAD.
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 "DAM 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 DAM 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 DAM quedará sin efecto (legajamiento).
8. Una vez culminado el embarque, se deberá regularizar la exportación tramitando la "DAM definitiva", regularización efectuada cuando el despachador transmite la información complementaria de la DAM y los documentos digitalizados que sustentan la exportación. Cabe señalar que los documentos

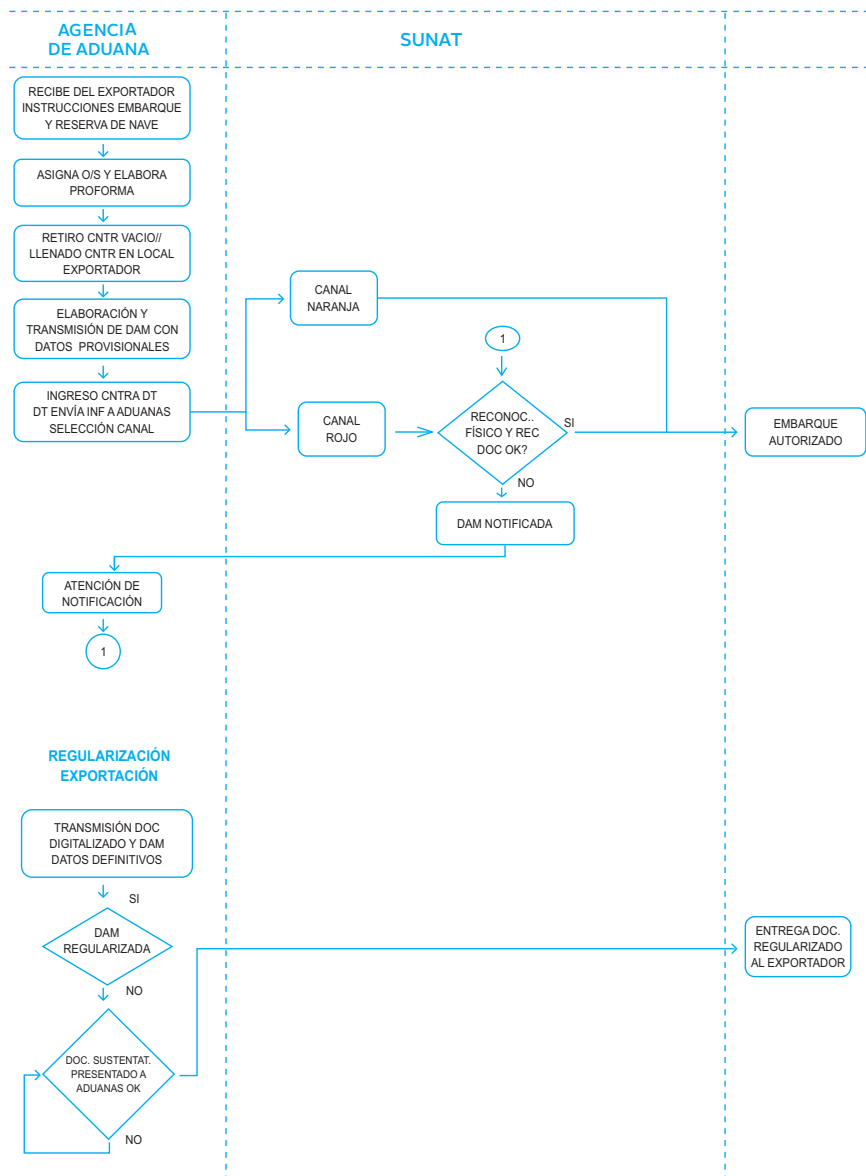


digitalizados (carta porte aéreo, factura comercial, boleta de venta, etc.) que sustenta la exportación deben ser transmitidos antes de la regularización del régimen, pudiendo rectificarse los datos erróneamente declarados que serán evaluados por la autoridad aduanera (funcionario encargado), quien podrá 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).

FLUJOGRAMA DE EXPORTACIÓN



PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN VÍA AÉREA

CAPITULO CUARTO

¿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?

Primero, revisemos que la Importación para Consumo es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía, según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables.

Existe también aquella mercancía que están controladas por los entes correspondientes, a estas se le denomina mercancías restringidas. Que de acuerdo a su naturaleza están condicionadas a la presentación de una autorización previa para su ingreso al país, por ejemplo:

- Importación de celulares – autorizado por el MTC
- Importación de Semillas – autorizado por SENASA

¿Qué tipo de mercancías no pueden ser importadas?

En relación a la primera pregunta, debemos indicar que si bien puede ingresar todo el universo arancelario, existen algunos productos que no pueden ingresar al país por razones o exigencias del Peru y también por tratados internacionales que nuestro País es miembro activo.

No pueden ingresar por exigencias del Peru:

- Ropa y calzado usada
- Insumos para la elaboración de coca
- Mapa mutilado del Peru
- Partes y Piezas de vehículos usados

No pueden ingresar por exigencias de acuerdos de medio ambiente:

- Gas que atente contra la capa de ozono.

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.).

¿Cómo se desarrolla la operación de ingreso de carga?

Toda mercancía que llega del exterior debe ingresar a una zona primaria para los controles respectivos de la autoridad aduanera.

El transportista internacional esta obligado a manifestar la mercancía y presentarla a la SUNAT via física y electrónicamente.

La responsabilidad del transportista termina cuando entrega la mercancía al Depósito Temporal (zona primaria), quedando a disposición del importador para realizar la destinación que deba realizar de acuerdo al rubro que se dedique.

El agente de aduana designado por el importador procede a numerar la declaración y cancelar los tributos, obteniendo el canal de selección:

- Verde: Levante Autorizado
- Naranja: Revisión documentaria
- Rojo: Reconocimiento Físico.

Terminado el control ordinario de parte de la SUNAT en el caso de canal Naranja y canal Rojo se procede con el retiro de la mercancía en zona primaria.

Se dice legalmente que una mercancía es nacionalizada cuando se obtiene el levante (autorización de parte de la SUNAT para su libre disposición de la mercancía)

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 Aduanera de Mercancías.

4.2.1. DESPACHO SIMPLIFICADO DE IMPORTACIÓN

a) Mercancías que pueden despacharse:

La importación de mercancías que por su cantidad, calidad, especie, uso, origen o valor y sin fines comerciales, o si los tuviere no son significativos a la economía del país, se efectúa mediante despacho simplificado, utilizando para tal efecto el formato denominado Declaración Simplificada (DS).

Este despacho comprende:

- Las muestras sin valor comercial, conforme a lo establecido en las Reglas para la Aplicación del Arancel de Aduanas.
- Los obsequios cuyo valor FOB no exceda de un mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$



1000,00).

- Las mercancías cuyo valor FOB no exceda de dos mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 2 000,00), incluyendo las importaciones liberadas y las donaciones.
- Las mercancías comprendidas en el Tráfico Fronterizo.
- Los envíos postales remitidos por el Servicio Postal, hasta por un valor FOB de dos mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 2 000,00).
- Los envíos postales remitidos por el Servicio de Mensajería Internacional, hasta por un valor FOB de dos mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 2 000,00).
- Los bienes comprendidos como Equipaje y Menaje de casa.

Mercancía Restringida o Prohibida:

Mercancía Restringida: Pueden ingresar previa autorización competente que le corresponde de acuerdo a la naturaleza de la mercancía por ejemplo:
Importación de un celular – autorización del MTC

Mercancía Prohibida: Esta mercancía no puede ingresar al país, por ejemplo:
La importación de Ropa Usada.

b) Sujetos que pueden declarar como importadores

El despacho simplificado de importación puede ser solicitado:

1. Directamente por el importador, dueño o consignatario de la mercancía, sin la intervención de un agente de aduana, en este caso, está obligado a llenar sólo los rubros de información general (fondo blanco de la DS), siendo responsabilidad del especialista en aduanas.
2. A través de los despachadores de aduana, quienes deben cumplir en sus intervenciones, con todas las obligaciones derivadas de su función como auxiliar de la función pública, señaladas en la Ley General de Aduanas, su reglamento y la normatividad emitida por la SUNAT.

c) Medios de Declaración Simplificada

La declaración simplificada puede efectuarse a través de medios electrónicos o manualmente, siguiendo trámites similares al Regimen de Importación para el consumo.

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.

d) 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.
- De ser conforme el especialista en aduanas registra su diligencia en el SIGAD, el cual se puede visualizar a través del portal web de la SUNAT.

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 CÓRPAC18.
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 para perfeccionamiento activo, admisión temporal para reexportación en el mismo estado, depósito o reembarque, según corresponda.

4.2.2. DESPACHO DE IMPORTACIÓN CON DAM

4.2.2.1. ASPECTOS GENERALES

La Importación para Consumo es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía, según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables.

El dueño o consignatario debe contar con Registro Único de Contribuyentes (RUC) activo y no tener la condición de no habido para someter las mercancías al régimen de Importación para el Consumo.

Están exceptuados de presentar RUC:

- a) Las personas naturales que realicen en forma ocasional importaciones de mercancías, cuyo valor FOB por operación no exceda de mil dólares americanos (US \$ 1,000.00) y siempre que registren hasta tres (3) importaciones anuales como máximo.
- b) Las personas naturales que por única vez, en un año calendario, importen mercancías, cuyo valor FOB

exceda los mil dólares americanos (US \$ 1,000.00) y siempre que no supere los tres mil dólares americanos (US \$ 3,000.00).

- c) Los miembros acreditados del servicio diplomático nacional o extranjero, así como los funcionarios de organismos internacionales que destinen sus vehículos y menaje de casa, en ejercicio de sus derechos establecidos en las disposiciones legales.

Mercancía Restringida o Prohibida:

- **Mercancía Restringida:** Pueden ingresar previa autorización competente que le corresponde de acuerdo a la naturaleza de la mercancía por ejemplo: Importación de un celular requiere autorización del MTC
- **Mercancía Prohibida:** Esta mercancía no puede ingresar al país, por ejemplo: La importación de Ropa Usada.

Modalidades y plazos para destinar las mercancías

Las mercancías pueden ser solicitadas al régimen de Importación para el Consumo:

- a) **En el despacho anticipado:** dentro del plazo de quince (15) días calendario antes de la llegada del medio de transporte; vencido este plazo, las mercancías se someterán al despacho excepcional.

El dueño o consignatario de la mercancía tramita el despacho anticipado con descarga en el terminal portuario o terminal de carga aéreo, pudiendo optar por el traslado al depósito temporal o el traslado a la zona primaria con autorización especial.

- b) **En el despacho urgente:** dentro del plazo de quince (15) días calendario antes de la llegada del medio de transporte hasta los siete (07) días calendario computados a partir del día siguiente del término de la descarga.

- c) **En el despacho excepcional:** dentro del plazo de treinta (30) días calendario computados a partir del día siguiente del término de la descarga.

Si el despacho es trabajado con una fianza global o específica, garantiza que el despacho se realice dentro de las 48 horas. Un punto importante es que los tributos se podrán cancelar sin intereses hasta el vigésimo día del mes siguiente de la fecha de numeración de la DAM o término de la descarga según el tipo de despacho.

Ejemplo: si el día 05 de enero se numera una declaración de importación, despacho excepcional



y con fianza específica, tengo hasta el 20 de febrero para pagar los tributos a la SUNAT, sin intereses.

Canales de Control

Los canales de control son:

Canal verde: La declaración seleccionada a canal verde no requiere de revisión documentaria ni de reconocimiento físico. En este canal, el despachador de aduana no presenta ninguna documentación, pero debe guardarlos en su archivo, el cual debe estar a disposición de la SUNAT para las acciones de control que correspondan.

Canal naranja: La declaración seleccionada a canal naranja es sometida a revisión documentaria. Los envíos de socorro sólo están sujetos a revisión documentaria.

Canal rojo: Si en la declaración seleccionada a canal rojo, está sujeta a reconocimiento físico. El despachador de aduanas puede solicitar el examen físico o reconocimiento físico de las mercancías amparadas en declaraciones seleccionadas a canal verde y naranja antes de su retiro de la zona primaria.

En los casos de Canal Naranja y Rojo con el levante correspondiente se entiende que la mercancía ya está nacionalizada y se procede al retiro de la mercancía de la zona primaria.

OBJETOS PROHIBIDOS

Cumpliendo las normas de la IATA (International Air Transport Association), la normativa de seguridad de la OACI (Organización de Aviación Civil), el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNSAC) y el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), está prohibido transportar vía aérea y terrestre, los siguientes artículos:

- Animales vivos o muertos
- Antigüedades
- Armas o piezas de estas
- Drogas, estupefacientes, fármacos o sustancias psicotrópicas
- Explosivos
- Joyas
- Lingotes de oro y similares
- Materiales combustibles
- Materiales obscenos o pornográficos

- Materiales radioactivos
- Mercancías peligrosas
- Mercancías perecederas
- Metales o piedras preciosas
- Negociables:
- Acciones
- Bonos del Tesoro
- Cheques al portador

IMPORTANTE: las pilas o baterías tienen que ir fuera de los aparatos que se envían (radios, juguetes, teléfonos móviles, etc.)

En general, cualquier otra mercancía clasificada como peligrosa tanto por las leyes nacionales como internacionales y que pueda representar un peligro para las personas u otras mercancías a transportar, debido a sus características o empaquetado o cualquier otro artículo sujeto a restricción por las normas vigentes en los países de origen, tránsito o destino.

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 elaborar la DAM.
2. Los datos llenados de la DAM son transmitidos electrónicamente al SIGAD. Acto seguido, el SIGAD valida la información y de ser conforme, generará automáticamente el número correspondiente de la Declaración.
3. Numerada la DAM, 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 DAM 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 seleccionado 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 DAM 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 DAM 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 su diligencia en el SIGAD, otorgando el 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?

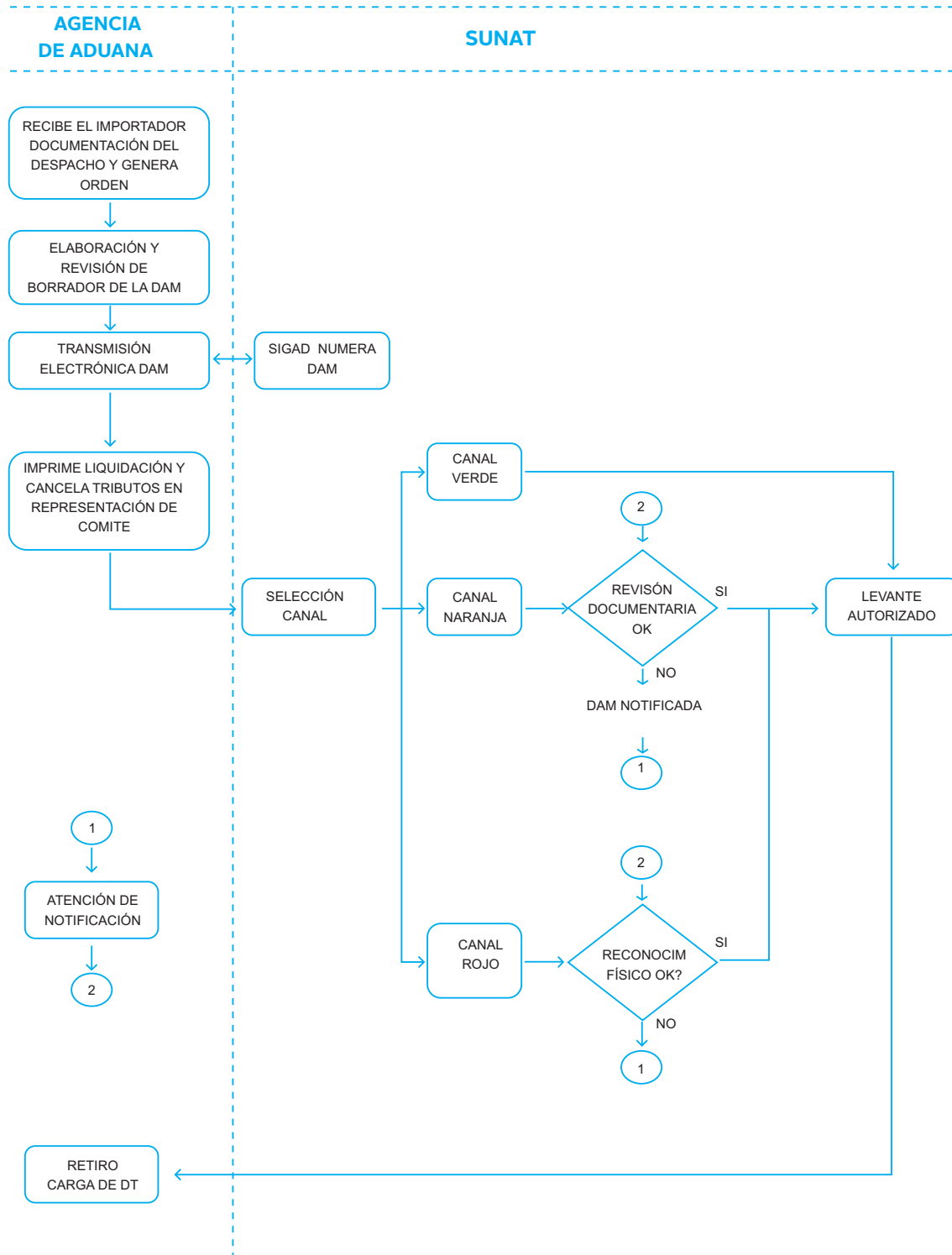
Los errores frecuentes cometidos por algunos importadores son los siguientes:

- 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.

- Error en la clasificación arancelaria.
- No informan todas las condiciones de la transacción comercial para efectos de respaldar el valor declarado.
- La no presentación de los documentos originales.
- 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 equipos de telecomunicaciones presentan un permiso de ingreso definitivo del MTC en lugar de un permiso de ingreso temporal.
- Problemas con la valoración aduanera y no tener documentos de sustentos.
- Errores con la declaración de códigos y marcas.
- 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.



FLUJOGRAMA DE IMPORTACIÓN





RECOMENDACIONES FINALES

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 sobretudo si resulta económicamente factible, es decir, determinando los costos logísticos que pueden generarse en la distribución física internacional.
2. Importante que consideren el volumen/ peso de la carga, para evaluar si es más conveniente traerlo vía aérea o en su defecto usar la opción marítimo, dado que si la carga es de alto peso es preferible rentar un contenedor para que los costos logísticos en origen sean menores, que si tuvieran que pagar por tarifa de carga suelta, como lo es en el transporte aéreo.
3. 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.T, D.A.P y D.D.P
4. 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 está sujeto a las reglas del libre mercado.
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. 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.
13. 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 consignados; lo que evitará tener problemas, por ejemplo, al momento de cobrarse una carta de crédito pactada contractualmente.

14. Importante negociar con el agente de carga en destino para que las tarifas que ofrecen sean considerando TODOS los cargos en origen y no tener sorpresas posteriores por incrementos de tarifa en destino. Muchas veces como la condición de compra es CPT estos cargos lo hacen vía el agente corresponsal en destino y no hay forma de evitar el mismo, si previamente no fue negociado en origen.
15. 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.
16. 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.
17. 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.
18. Evaluar la conveniencia de llevar a cabo una negociación en bloque junto con otros usuarios con quienes exista alguna compatibilidad.
19. 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

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 congregarse 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 deberse 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 (THC).** Son cargos tales como recolección, entrega, almacenaje, etc., los cuales son establecidos localmente por las autoridades.
- **CARTA DE INSTRUCCIONES DEL EXPEDITOR.** Documento que contiene las instrucciones del expeditor 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 expeditor.
- **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 secretaría de comercio, el cual nos ayuda a poder acogernos a una preferencia arancelaria entre los países que comercializa la mercancía.
- **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, aquí se consideran si las mercancías son peligrosas o no.
- **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.



- **CONDICION 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 BULKAGENT”.** 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 (UNITLOAD 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 AIRW AY BILL” – (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 AIRW AYBIL L” - 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 MANIFIESTO".** Un documento en el que los detalles de la carga que será transportada en un vuelo y es el primer documento que necesita el agente de aduana para iniciar los trámites ante aduana.
- **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, en el caso de repuestos y equipos es clave esta información como parte de los requisitos para aduanas.
- **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 SOBRE PIVOTE.** 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 PARAULD.** 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.

ANEXO 2

PRINCIPALES OPERADORES DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Servicios de Rampa de equipos de apoyo terrestre en plataforma

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

Depósitos Temporales de Carga y Correo

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

Perecibles y Frescos: Vegetales

- Frío Aéreo

Catering (Suministro de Alimentos)

- Docampo
- Gate Gourmet

Servicios de seguridad

- Seguroc
- Long Port
- Forza
- Wackenhut
- Proseguridad
- G4S
- OTT Servicios Generales

Catering (Suministro de Alimentos)

- Docampo
- Gate Gourmet

Suministro de Combustible

- Exxon Mobil

FBO (Operadores de Base Fija)

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



ANEXO 3

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 AERONAUTICA (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 ADUANAS Y ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT)

La Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, órgano dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas, cuenta con cuatro (4) Superintendencias: Superintendencia Nacional Adjunta de Desarrollo Estratégico, Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas, Superintendencia Nacional Adjunta Operativa y la Superintendencia Nacional Adjunta de Administración y Finanzas.

La Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas está conformada por la Intendencia de Control Aduanero y la Intendencias de la Aduana Operativa, que son las encargadas de supervisar los procesos de control aduanero, administrar los regímenes y operaciones aduaneras, entre otras funciones según su competencia establecida mediante Resolución de Superintendencia.

Otra intendencia encargada de facilitar las actividades económicas de comercio exterior, es la Intendencia de Técnica Aduanera que depende de la Superintendencia Nacional Adjunta de Desarrollo Estratégico, quien es la responsable de diseñar y mejorar los procesos de carga, regímenes aduaneros y tránsito internacional, tratados internacionales, entre otros.

Asimismo, en el control del tráfico aéreo interviene la Brigada de Operaciones Especiales (BOE) de la SUNAT, 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.



ANEXO 4

EMPRESAS DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS AEROPORTUARIOS

1 TALMA MENZIES

Dir.: Av. Elmer Faucett Cdra. 30 s/n Callao

Tel.: 574-1060

Fax: 574-3338

Página web: www.talma.com.pe

- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
 - Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
 - Operador de Base Fija (FBO)
- Piura, Chiclayo, Trujillo, Lima, Arequipa, Tacna, Juliaca, Cuzco, Puerto Maldonado, Tarapoto e Iquitos

2 SHOHIN S.A.

Dir.: Av. Elmer Faucett Cdra. 30 s/n Callao

Tel.: 574-2043 - 574-1644 - 574-1396

Página web: www.shohin.com.pe

Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima

3 SWISSPORT GBH PERU S.A.

Dir.: Calle 5 N° 170 – Urb. Fundo Bocanegra Callao

Tel.: 4840111 Anexo 214

Página web: www.swissport.com.pe

- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
- Operador de Base Fija (FBO) Lima

4 FRIO AEREO ASOCIACION CIVIL

Dir.: Av. Elmer Faucett Cdra. 30 s/n Callao

Tel.: 441-5566 - 575 -3314

Página web: www.frioaereo.com.pe

Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima

5 EXXONMOBIL AVIACION PERU S.A.

Dir.: Av. Camino Real N° 456, Torre Real, Piso 14 San Isidro

Tel.: 484-0072

E-mail: enrique.j.ochoa@exxonmobil.com

Suministro de Combustible Lima

6 THE MAPLE GAS CORPORATION SUCURSAL PERUANA

Dir.: Av. Víctor Andrés Belaunde 147, Vía Principal 140, Edificio Real Seis, Oficina 201 San Isidro

Tel.: 611-4000

E-mail: brey@maple.com.pe

Suministro de Combustible Pucallpa

7 COCINA DE VUELO DOCAMPO SAC

Dir.: Av. Elmer Faucett Cdra. 30 s/n Callao

Tel.: 574-1818 5741353

E-mail: docampo@millicom.com.pe

Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos Lima

8 SEGUROC S.A.

Dir.: Isla Hawai 145 Pueblo Libre

Tel.: 463-2000

Página web: www.seguroc.com.pe

Servicio de Seguridad Lima, Arequipa, Cuzco, Piura, Chiclayo y Trujillo

9 SERVICIO UNIVERSAL DE AVIACIÓN S.A.

Dir.: Calle Diego Quispe Tito 247 San Miguel

Tel.: 566-0385 / 980-32778

E-mail: irodriguez@terra.com.pe

Operador de Base Fija (FBO) Lima

10 AIR ROUTING INTERNATIONAL CORPORATION

Dir.: Psje. Federico Paes 151 Jesús María

Operador de Base Fija (FBO) Lima

11 RANSA COMERCIAL S.A.

Dir.: Av. Argentina 2833 Callao

Tel.: 420-1800, 420-1844

Página web: www.ransa.net

Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima

12 SEGUROC SELVA S.A.

Dir.: Calle Trujillo N° 1148 Punchana Maynas, Iquitos

Tel.: 065-251657

Página web: www.seguroc.com.pe

Servicio de Seguridad Iquitos, Tarapoto y Pucallpa

13 FORZA S.A.

Dir.: Av. El Polo 843, Urb.El Derby, Surco

Tel.: 6103030 Anexo 3051

Página web: www.forza.com.pe

Servicio de Seguridad Lima

14 AEROSERVICIOS SAC

Dir.: Aeropuerto Guillermo Concha Iberico, Piura

Suministro de Combustible Piura

15 TRANSBER IQUITOS SAC

Dir.: Morona 137-139 Iquitos

Tel.: 065-221990

065- 231670

Página web: www.transberperu.com

- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma Iquitos

16 G4S DEL PERU S.A.

Dir.: Av. El Sol 916, La Campiña Chorrillos

Tel.: 213-1200

Página web: www.wackenhut.com.pe



Servicio de Seguridad Lima, Cuzco, Iquitos y Arequipa

17 J & V RESGUARDO SAC

Dir.: Guillermo Prescott 308 San Isidro
Tel.: 441-8380 / 441-8363
Página web: www.jvresguardo.com.pe
Servicio de Seguridad Lima

18 NEPTUNIA S.A.

Dir.: Av. Argentina N° 2085 Callao
Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima

19 PERUVIAN HANDLING S.A.

Dir.: Pasaje Federico Páez 153 Jesús María
Operador de Base Fija (FBO) Lima

20 ALMACENES Y LOGÍSTICA S.A. (ALSA)

Dir.: Av. Nestor Gambetta s/n Cdra. 47 Callao
Tel.: 577-1188 / 577-1194
Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima
E-mail: fsasso@alosa.com.pe
crodriguez@alosa.com.pe

21 PENAUILLE SERVISAIR CHILE S.A. SUCURSAL DEL PERU

Dir.: Aeropuerto Jorge Chávez, zona Rampa Sur-Callao
Tel.: 574-1178 Anexo 101
Página web: www.servisair.com
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
- Operador de Base Fija (FBO) Lima

22 LONGPORT PERU S.A.

Dir.: Av. Elmer Faucett Cdra 30 – Centro Aéreo Comercial
Módulo B, Of. 104 Callao
Tel.: 484-5469
Página web: www.longportsecurity.com
Servicio de Seguridad Lima

23 CAMINOS DEL SOL REPRESENTACIONES SRL

Dir.: Calle Shell 319, Ofic. 201 Miraflores
Operador de Base Fija (FBO) Tacna

24 TRANSPORTES FÉNIX SRL

Dir.: Aeropuerto Cáp. Abenzur Rengifo Almacén 6 – Pucallpa
- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
- Operador de Base Fija (FBO) Pucallpa

25 PERU DISPATCH S.A.

Dir.: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez s/n Zona Norte Callao
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma Lima

26 GATE GOURMET PERU SRL

Dir.: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez s/n Zona Norte Callao
Tel.: 575-1621

Página web: www.gategourmet.com

Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos Lima

27 MALÚ SERVICIOS AÉREOS EIRL

Dir.: Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete Oficina N° 21 – Cuzco
Operador de Base Fija (FBO) Cuzco

28 TRANSBER SAC

Dir.: Calle Cadmio 129-135 Urb. Ind. Grimanesa Callao
Tel.: 572-1312
Página web: www.transberperu.com
Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima

29 INVERSIONES MARÍTIMAS UNIVERSALES DEL PERÚ – IMUPESA

Dir.: Av. Néstor Gambeta 5502 – Callao
Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima

30 CMS DEL PERU SAC

Dir.: Morro Solar N° 200 Chacarilla del Estanque – Surco
Suministro de Combustible Puerto Maldonado

31 ROLAN PATRNOGIC RENGIFO

Dir.: Jr. Víctor Montalvo 367 Pucallpa
- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
- Operador de Base Fija (FBO)

32 JAK MULTISERVIS SAC

Dir.: Calle Manuel Scorza N° 211 Urb. Javier Prado San Borja
Tel.: 346-1904
Página web: www.jakseguridadcorporativa.com
Servicio de Seguridad Chiclayo, Trujillo, Lima, Tacna, Cuzco, Iquitos y Arequipa

33 ALTA TECNOLOGIA EN LIMPIEZA SAC ALTELIZA

Dir.: Av. Benavides Cdra. 46 C.C. Alborada Of. 102 Surco
Equipo Apoyo Terrestre en plataforma Lima

34 AC CORPORACION S.A. Dir.: Centro Comercial Fiori Of. 115 C

Tel.: 534-2790
Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima

35 HANSAPERÚ CONSULTING SA.

Dir.: Av. Jorge Basadre 1330 San Isidro
Tel.: 442-4455
Operador de Base Fija (FBO) Lima
Página web: www.hansaperu.com

36 ALDEM SC

Dir.: Urb. San Idelfonso y Sta. Irene Mza. A Lote 3-4 Callao
Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima



37 O.T.T. SERVICIOS GENERALES SAC

Dir.: Av. El Pacífico N° 170 Dpto. 202, Urb. Altamar La Perla
- Callao

Tel.: 457-5324 / 457-5315

E-mail: ottserviciosgenerales@speedy.com.pe

- Servicio de Seguridad
- Operador de Base Fija (FBO) Lima

38 INTERNATIONAL MILLENNIUM CARGO SAC

Dir.: Av. Elmer Faucett 3481 Callao
Terminal Almacenamiento de Carga y Correo Lima

39 PROTECCION Y RESGUARDO S.A.

Dir.: Jr. León Velarde 1275 Lince

Tel.: 266-0702

Página web: www.protssa.com.pe

Servicio de Seguridad Lima

40 LC BUSRE SAC

Dir.: Los Tulipanes 218, Lima 14

Tel.: 619-1300

Fax: 619-1301

Página web: www.lcbusre.com.pe

- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo (Autoservicio)

41 AERO TRANSPORTE S.A. - ATSA

Dir.: Aeropuerto Int. Jorge Chávez, Rampa Sur, Lima

Tel.: 575-1702 / 575-0885

Fax: 575-3641

- Equipo Apoyo Terrestre en plataforma
- Operador de Base Fija (FBO) (Autoservicio)

42 PROSEGURIDAD S.A.

Dir.: Av. Morro Solar 1086 Santa Teresa de las Gardenias

Tel.: 610-3400 Anexo 4615 / 4600

Fax : 610-3437

Servicio de Seguridad Lima

43 AIRLINES' SERVICES EIRL

Dir.: Las Palmeras N° 148, San Martín – Tarapoto

- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma

44 MACRO RESGUARDO SAC

Dir.: Av. Javier Prado Oeste 2361, 2do. Piso Magdalena

Tel.: 615 -7777

Servicio de Seguridad Lima

45 TANS PERU S.A.

Dir.: Calle Mercator 432 San Borja

Tel.: 513-6800

Fax: 223-0447

Página web: www.tansperu.com.pe

- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
- Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos

(Autoservicio)

Lima, Arequipa, Iquitos y Cuzco

46 STAR PERU S.A.

Dir.: Av. Elmer Faucett 3453, Int. 4A Callao

Tel.: 484-6868 Anexo 213

safety@starperu.com.pe

- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma (Autoservicio) Lima

47 VIGILANCIA ANDINA S.A.

Dir.: Carlos Vallarón 255, 2do Piso Santa Catalina, La Victoria

Servicio de Seguridad Lima

48 AEROCONDOR S.A.

Dir.: Av. Juan de Arona 781 San Isidro

Tel.: 614-6000 575-1536

Página web: www.aerocondor.com.pe

- Equipo Apoyo Terrestre en plataforma
- Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos (Autoservicio) Lima y Cuzco

49 SERVICIOS GENERALES SRL

Dir.: Javier Prado Este 5665 - Dpto. 402

Teléfono: 434-0926

Servicio de Seguridad Lima

50 PETROPERU S.A.

Dir.: Av. Paseo de la Republica 3361 Lima 27

Tel.: 211-7800 / 614-5000

Página web: www.petroperu.com

Suministro de Combustible

Talara, Iquitos, Chiclayo, Trujillo, Pisco, Arequipa, Tacna, Cuzco y Tarapoto

51 LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Dir.: Edificio Central del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Tel.: 517-3100 / 517-3624

Equipo Apoyo Terrestre en plataforma Lima

52 HELIAMERICA SAC

Dir.: Calle Francisco del Castillo N° 420 Miraflores Tel.: 51-445-2525

Fax: 242-3332

Suministro de Combustible

(Autoservicio) Ayacucho

53 WAYRA PERU SAC

Dir.: Av. Javier Prado Oeste 2501 Orrantia Lima 17

Tel.: 261 -4400

Fax: 462-3181

- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en plataforma
- Operador de Base Fija (FBO) (Autoservicio) Lima, Talara, Tumbes, Iquitos, Tacna,



Arequipa, Pucallpa y Trujillo

54 SERVICIOS INTEGRALES AEROCOMERCIALES SAC - SIASA

Dir.: Módulo A - Sector B - O. f 201 Centro Aéreo Comercial Callao
Operador de Base Fija (FBO) Lima

55 HUMBERTO IBERICO GUZMAN

Dir.: Rampa Sur Aeropuerto de Tarapoto
Tel.: 275-7592 / (042) 522-073
- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
- Operador de Base Fija (FBO) Tarapoto

56 EMPRESA DE SEGURIDAD, VIGILANCIA Y CONTROL S.A.C. (ESVISAC)

Dir.: Av. Arenales N° 1302 Ofic. 130, Jesús
Servicio de Seguridad Maria Lima

57 ORUS S.A.

Dir.: Av. Republica de Panamá N° 3890, Surquillo Lima
Servicio de Seguridad Lima

58 ADVANCE HANDLING S.A.C.

Dir.: Av. Boulevard de Surco N° 1188 Int. 102, San Borja Lima
Operador de Base Fija (FBO) Lima

59 IMPORTADORA EXPORTADORA DE TRANSPORTE DEL SUR S.A.C.

Dir.: Calle Rocopata N° 120 Santiago Cuzco
- Terminal Almacenamiento de Carga y Correo
- Operador de Base Fija (FBO) Arequipa y Juliaca

60 SOUTHERN PERU COPPER CORPORATION

Dir.: Av. Caminos del Inca N° 171 Santiago de Surco Lima
- Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma
- Suministro de Combustible Lima Tacna

61 SISTEMAS INTEGRALES DE SEGURIDAD S.A. (SINSE)

Dir.: Enrique León García N° 495 Santiago de Surco Lima
Página web: www.sinsesa@sinse.com.pe
Servicio de Seguridad Lima



ANEXO 5

PRINCIPALES EMPRESAS AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL

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.



ANEXO 6

PRINCIPALES AEROLÍNEAS INTERNACIONALES

	<p>Una de las aerolíneas más conocidas del mercado mundial, con una gran cantidad de aviones y un número de rutas bastante grande, es considerada por los expertos como la número 2.</p> <p>American Airlines, cuenta con cuatro "HUBS" o centros de operación siendo Miami el HUB más importante para las conexiones. Actualmente realiza más de 2550 vuelos diarios a nivel mundial, sus rutas se extienden a 300 ciudades al rededor del mundo, su flota la componen:</p> <p>75 Fokker-100, 260 MD-80, 82 B727-200, 91 B757-200, 30 B767-200, 42 B767-300, 35 DC10-10, 8 DC10-30, 14 MD-11.</p>
	<p>Con más de 50 rutas, una flota moderna, tecnología de punta y con un gran servicio se coloca a la vanguardia como la una de las principales líneas del mundo. Un puesto no muy discutido y bien merecido.</p>
	<p>Con una flota superior a 580 aviones, mas de 100 millones de pasajeros transportados anualmente y 190 destinos en el mundo. Su sede principal se encuentra en el aeropuerto de Hartsfield Atlanta Int. Airport. Su flota esta compuesta por:</p> <p>145 B727-200, 15 B737-200, 26 B737-300, 91 B757, 15 B767-200, 58 B767-300, 17 L1011-500, 23 L1011-1, 6 L1011-250, 120 MD-88, 16 MD-90-30, 15 Md-11.</p>
	<p>Considerada la cuarta aerolínea más grande del mundo, su gran capacidad de cubrimiento mundial, su servicio especialmente desde E.E.U.U, hacia el resto del mundo, la colocan en los primeros lugares.</p> <p>Igualmente esta ocupa los primeros lugares en los Estados Unidos. En este momento es aliada de la aerolínea KLM</p>



	<p>Una de las compañías con mayor visión futurista, ocupa el quinto puesto, British Airways, es una compañía muy bien posicionada en el mercado, y siempre pensando en mejorar y ampliar sus rutas internacionales.</p>
	<p>Una de las aerolíneas más constantes del mercado. Fue galardonada, por segunda vez en cinco años, como la "aerolínea del año" por la publicación mensual de la industria de la aviación AIR TRANSPORT WORLD, en su edición de febrero 2001.</p> <p>La aerolínea destaca entre sus logros el aumento de las ganancias, su ampliación de rutas, el servicio superior que ofrece y la puntualidad en los horarios.</p> <p>Actualmente cubre 215 destinos en los diferentes lugares del mundo. Tiene un promedio de vuelos diarios entre 2314, y posee una flota de:</p> <p>34 B737-500, 65 B737-300, 33 DC-10-30, 69 MD-80, 29 B737-700, 25 B737-800, 36 B757-200, 11 B777-200, 38 ATR 42, 2 ATR 72, 26 EMB-120, 45 ERJ-145, 2 ERJ35, 25 Be 1900.</p>
	<p>Actualmente, el grupo Air France, que nació el 12 de enero de 1990, con la adquisición de la mayoría de capital de la aerolínea UTA e indirectamente de la mayoría del de Air Inter, es propietario de 95 sociedades, desde empresas hoteleras hasta firmas especializadas en restauración aérea.</p> <p>Realiza vuelos a 213 destinos, y posee una flota de:</p> <p>14 B737-200, 6 B737-300, 24 B737-500, 12 A320-100, 12 A321-100, 16 A319, 46 A320-200, 5 A310-200, 4 Aerospatiale/BAC Concorde (no están en servicio), 5 B767-300, 16 A340-300, 15 B747-100/200/300, 13 B747-400, 11 B747-200F, 8 B777-200, 5 Fokker-100.</p>



	<p>Aerolínea japonesa, que ha salido adelante por encima de grandes como U.S Airways y KLM. Su cubrimiento Asia, América y Europa se ha convertido en el mejor servicio que cubre estas rutas y esto la ha colocado en el puesto número ocho del mercado.</p> <p>Con una flota de 140 aeronaves y más de 90 destinos, en los cinco continentes, la convierten en la primera aerolínea japonesa y una de las más poderosas de Asia.</p>
	<p>Una aerolínea de historia, muy conocida a nivel mundial, y con una presencia muy grande en el mundo la convierten en la aerolínea número nueve del mercado. Maneja 301 destinos a nivel mundial. Su flota actual es de:</p> <p>20 A319, 13 A300-600, 7 A310-300, 33 A320-200, 20 A321-100, 6 A340-300, 8 B747-200, 7 B747-400C, 15 B747-400, 9 747-200F, 10 MD11F, 39 B737-300, 8 B737-300C, 30 B737-500, 18 RJ85, 32 CRJ-100.</p> <p>Recordada igualmente por haber realizado el primer vuelo nocturno con pasajeros, entre Berlín y Koenigsberg, en 1926, también realiza el primer vuelo de correo trasatlántico en 1934.</p>
	<p>Una de las aerolíneas más posicionadas a nivel de los Estados Unidos, allí ocupa los primeros lugares, a nivel mundial, se ha convertido en la número 10 con un amplio número de vuelos internacionales.</p> <p>Posee 270 destinos al rededor del mundo, y una flota de:</p> <p>8 F-28, 40 Fokker-100, 62 DC-9-30, 64 B737-200, 85 B737-300, 54 B737-400, 31 MD-80, 34 B757-200, 12 B767-200ER.</p> <p>Actualmente fue comprada por la aerolínea UNITED.</p>
	<p>Qantas es la principal aerolínea australiana, la segunda aerolínea más antigua del mundo y la más antigua en el mundo de habla inglesa. Opera una flota de más de 140 aviones, vuela a 52 destinos en Australia y cerca de 360 vuelos semanales a 54 destinos internacionales</p>



	<p>KLM, principal línea aérea de Holandesa y una de las más antiguas del mundo. Con Northwest Airlines, tiene una alianza considerada como de las más importantes del mundo, transportando alrededor de 71,6 millones de pasajeros al año.</p> <p>Actualmente el 34 por ciento de KLM es propiedad de los países bajos y el resto de particulares. Es la única aerolínea extranjera cuyas acciones se cotizan en la bolsa de Wall Street.</p> <p>Hoy la empresa cuenta con 131 destinos en 76 países de 5 continentes, y una flota de:</p> <p>6 Fokker-100, 17 B737-300, 19 B737-400, 4 Fokker-100, 10 b-747-400, 15 b747-400, 11 md-11, 10 b767-300.</p>
	<p>Principal línea aérea española.</p> <p>Con 162 aeronaves, realiza alrededor de 850 vuelos diarios a más de 95 destinos de 47 países. En España vuela a 32 ciudades, en Europa a 32 en América a 24, en África a 8 y en Asia a 1 (Tokio).</p> <p>Las actividades de Iberia están complementadas actualmente por una serie de empresas aéreas domésticas españolas de las cuales mantienen el control total de las acciones; son ellas: Aviaco, Binter Canarias, Binter Mediterráneo, Viva Air y Cargo Sur. Asimismo Iberia ha mantenido un plan de inversiones y ampliación de infraestructura. Posee una participación accionaría en Viasa, Ladeco y Aerolíneas Argentinas.</p>
	<p>Principal aerolínea de Singapore, apoyada por el gobierno de dicho país se ha posesionado muy bien en el mercado aeronáutico, realiza vuelos a los principales destinos de Europa, Asia y América.</p>
	<p>Principal aerolínea de Canadá, y una de las principales del continente americano, posee una flota moderna y más de 50 destinos nacionales e internacionales, posesionándola como la número 16 en el mercado mundial.</p>



	<p>Lan Chile se a convertido en una de las principales aerolíneas de sur América, cubriendo alrededor del 80 por ciento de este continente, con una flota moderna y con un servicio muy especial a sus clientes, es merecedora de estar entre las primeras de América latina, y además formar parte del grupo ONE WORLD.</p>
	<p>Una de las mejores líneas aéreas de Asia, catalogada como una de las mejores del mundo.</p> <p>Posee una de las más grandes flotas de 747 con 37 aviones que van desde la versión SR hasta el -400, en general posee 140 aeronaves divididas así:</p> <p>22 B747-400, B747SR, 11 747-200B, 4 B747-200B, 5 B777-300, 13 B777-200, 42 B767-300, 13, 767-200, 5 A321-100, A320-200.</p> <p>Entre sus aviones insignia: 1 B767-300 Star Alliance.</p> <p>Realiza vuelos a más de 100 destinos, contando sus 30 nacionales.</p>
<p>AEROLÍNEAS CARGUERAS</p>	
	<p>Con una flota que supera los 300 aviones, una cobertura en 211 países, más de 2000 puntos en el mundo y mucho más, la galardonan como la primera en el mercado de carga y correspondencias.</p> <p>Su flota esta compuesta por:</p> <p>662 aeronaves alrededor del mundo 31 McDonnell Douglas MD-11, 36 Airbus A300 44 Airbus A310 73 McDonnell Douglas DC-10, 22 McDonnell Douglas DC-30 152 Boeing 727 261 Cessna 308 32 Fokker F-27 11 Shorts SD3-60 o Ayres LM200.</p>
	<p>Esta aeolínea se ha mantenido muy firme en el mercado de envíos de carga y correspondencia, con un gran servicio a nivel mundial, esta compañía amerita ser la segunda aerolínea carguera más grande del mundo.</p>



	<p>292.7 millones de pasajeros transportados, con una participación en el mercado mundial del 18.8%, y con ingresos de US\$69.6 billones.</p> <p>Aerolíneas inscritas: United, Lufthansa, British midland, Air Canada/Canadian, Air New Zealand, Austrian, Ansett, Sas, Tahí Airways, Mexicana, VarigSingapore, All Nippon Airways.</p>
	<p>199.3 millones de pasajeros transportados. Con una participación en el mercado del 12.8% y unos ingresos de US\$50.0 billones.</p> <p>Aerolíneas inscritas: American Airlines, British Airways, Qantas, Cathay Pacific, Iberia, Finnair, Aer Lingus, Lan Chile.</p>
	<p>175 millones de pasajeros transportados, con una participación en el mercado mundial del 11.2% y con unos ingresos de US\$29.4 billones.</p> <p>Aerolíneas inscritas: Air France, Delta, Korean, Aeroméxico.</p>
	<p>52.3 millones de pasajeros transportados, con una participación en el mercado mundial del 3.4% y con unos ingresos de US\$ 16.2 billones.</p> <p>Aerolíneas inscritas: Swissair, Sabena, Tap, Lot, Turkish.</p>

