
INDICE

| | |
|--|----|
| - Indice | i |
| - Introducción | ii |
| - Las Operaciones en el Aeropuerto | 1 |
| - Los trámites en la Aduana | 11 |
| - El Area de Trabajo | 18 |
| - Normas importantes para la utilización de equipos eléctricos. | 22 |
| - Las Radiocomunicaciones | 30 |
| - La Fotocopiadora | 46 |
| - El Equipo Electrónico | 50 |
| - Apéndice #1 | 58 |
| - Bibliografía | 61 |

INTRODUCCION

La Organización Panamericana de la Salud (O.P.S.), en cumplimiento al cometido que los países del Continente Americano le han encargado, sobre el fortalecimiento de los preparativos para casos de desastres en el sector salud, ha desarrollado el Proyecto de Manejo de Suministros Después de los Desastres en América Latina y el Caribe, como respuesta a las necesidades que tienen los países de optimizar los procedimientos de clasificación y distribución por prioridades, de los suministros médicos y de socorros en general, que reciben después de sucedido un desastre, sea éste natural o producido por el hombre, como respuesta solidaria de la comunidad internacional.

Como es sabido, los problemas de administración que se presentan en los puntos de entrada de los recursos de ayuda, plantean todo un reto a las autoridades involucradas, provocando en la mayoría de la ocasiones, una clasificación ineficiente (como mayor problema evidente), que demora la distribución de los mismos, en aquellas áreas específicas de la zona de un desastre en los que son urgentes, independientemente de que no se tiene, generalmente, un conocimiento claro del contenido de todos esos envíos, imposibilitándose así, un flujo de información veraz hacia los administradores del desastre y los donantes.

Así el Proyecto SUMA busca, entre otras cosas:

- a- Mejorar la coordinación de actividades entre el personal del sector salud que trabaja en el desastre, por medio de reportes oportunos sobre los contenidos de los envíos recibidos.
- b- Agilizar la distribución de suministros claves, marcándoles claramente a su llegada, por medio de etiquetas diversas.
- c- Disponer de un mecanismo que le permita informar a los países donantes y agencias tan pronto como sean recibidos sus donativos.
- d- Desarrollar y mantener la capacidad regional para asistir rápida y eficientemente al país afectado por un desastre súbito de grandes proporciones, a administrar los suministros y equipos donados en los puertos de entrada.

La Sociedad Nacional de la Cruz Roja en Costa Rica se inmersó en la implementación y ejecución de esta iniciativa, en el mes de setiembre de 1992, cuando se realizó el Curso Introdutorio en sus instalaciones. En ese primer proceso, se conformó un equipo de trabajo institucional y se definieron ciertos compromisos, que han sido retomados por la Dirección Nacional de Capacitación y la Dirección Nacional de Socorros y Operaciones, en un proyecto de implantación del sistema SUMA en nuestra Organización.

Con base en este trabajo conjunto, el 10 de diciembre de 1992, el Dr. Michel Thieren, Jefe de la Oficina para Desastres de la O.P.S. en Costa Rica solicitó a la Sociedad Nacional, su cooperación para elaborar un folleto con información técnica a ser utilizada a nivel continental, en el Curso Avanzado de SUMA.

El propósito de éste material es servir de referencia inmediata para los miembros de los equipos SUMA, en los procedimientos generales y de operación en las áreas de entrada de suministros, los trámites de aduana y el área de trabajo, así como, la guía básica de operación de ciertos equipos electrónicos utilizables en su trabajo, como lo son: el grupo electrógeno y la fotocopidora entre otros.

Solo bajo el esfuerzo conjunto de los países interesados, podremos reducir el impacto que causan los desastres y este aporte intenta ser un paso hacia ese fin.

Las Operaciones en el Aeropuerto

Con posteridad a los desastres, la ayuda internacional comienza a llegar al país afectado por diferentes medios de transporte. Uno de los más utilizados por su rapidez es el transporte aéreo. De ahí que los aeropuertos adquieren un papel preponderante a la hora de administrar toda la ayuda que ingresa, ya sea en respuesta a un llamamiento internacional o por la iniciativa de países amigos. Mucha de la actividad que los equipos SUMA realicen tendrá lugar en el área de trabajo común de los aeropuertos. Por esta razón, es que daremos un vistazo a la organización física y administrativa de este tipo de instalación, así como a algunos tipos de aeronaves, con el fin de que los integrantes de los equipos SUMA se familiaricen con este ambiente y puedan desarrollar su acción con más tranquilidad y eficiencia.

Organización Física y Administrativa

Podemos decir que un Aeropuerto, llamado también Aeródromo, es " cualquier área definida de tierra o agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada en forma total o parcial a la llegada, salida o movimiento en superficie de aeronaves". ⁽¹⁾ Estas áreas pueden ser clasificados como:

a- Aeropuertos Internacionales: los cuales permiten el tráfico aéreo nacional e internacional. En ellos se regulan y controlan el ingreso de mercancías traídas del extranjero por medio de los puestos de aduana y el ingreso de personas mediante los puestos de migración.

b- Aeropuerto Locales o Domésticos: son los utilizados para el tráfico aéreo nacional.

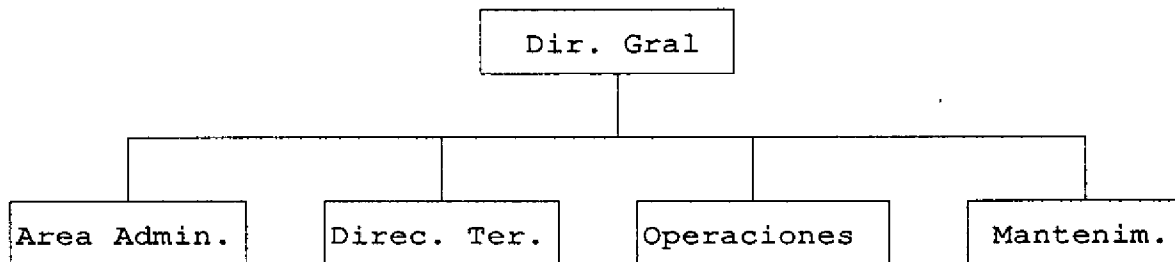
¹- Organización de Aviación Civil Internacional. **Diseño y Operación de Aeródromos.** Motreal. 1990.

c- Aeropuertos militares: son instalaciones administradas por las Fuerza Armadas de un país, en las cuales muy rara vez Usted tendrá que trabajar, pues a no ser porque las condiciones de los aeropuertos civiles impidan seriamente el trabajo cotidiano, éstos son utilizados para operaciones propias de la institución armada.

Composición Administrativa

Todos los aeropuertos civiles del mundo están regulados por un ente gubernamental llamado Dirección Nacional de Aviación Civil o similar, que se encarga de controlar que las disposiciones emanadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) sean respetadas.

El organigrama típico de la Dirección de un Aeropuerto, es muy similar al siguiente:



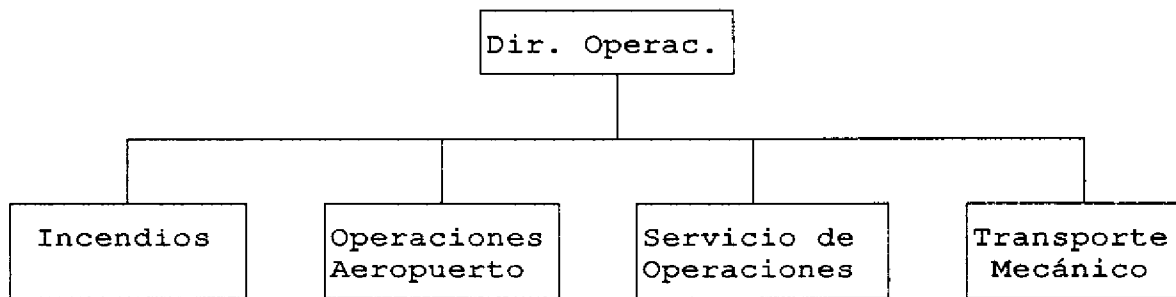
El Director General del Aeropuerto (Dir. Gral) es la persona sobre la que recae la responsabilidad máxima de la administración del aeropuerto. Cuando por alguna circunstancia se activa el Plan de Emergencia de éste, él pasa a formar parte del Grupo Ejecutivo de Operaciones como coordinador general.

La Dirección de la Terminal (Direc. Ter.) es la responsable de turno de la integración y control de las actividades en el edificio terminal.

En el área administrativa (Area Admin.) están localizados varios departamentos, como el Comercial, Contable Financiero, Relaciones Públicas, la Dirección de Personal, etc. El Departamento de Mantenimiento tiene bajo su responsabilidad tres áreas específicas de trabajo: el mantenimiento eléctrico, el mecánico y el de obra civil del aeropuerto.

El Departamento de Operaciones es el que planea, organiza y controla todas las operaciones relacionadas con la seguridad perimétrica y del área de operaciones, el control de incendios, el trabajo en las plataformas, el transporte mecánico, etc. Es con este departamento, previa coordinación con el Director del Aeropuerto por parte de las autoridades encargadas, con el que más contacto tiene el personal movilizado por las agencias nacionales que laboran en las plataformas durante la recolección, clasificación, almacenamiento y envío de suministros provenientes de la ayuda internacional recibida.

Funcionalmente, las tareas que se incluyen en este departamento pueden ser representadas como sigue:



La sección de operaciones del aeropuerto es la responsable del control y organización diarios del movimiento seguro y expedito de aeronaves por el aeropuerto y de su acceso y salida de los estacionamientos. El encargado de la eficiencia operacional y con el suficiente rango para la toma de decisiones del aeropuerto, es usualmente el **Oficial de Servicio de Operaciones**, quien se mantiene 24 horas en servicio. Este a su vez, ramifica sus funciones hacia dos áreas: la seguridad del área de movimiento y la dirección de plataformas.

La primera tiene como objetivo hacer inspecciones extensas y rutinarias del área de maniobra, de las plataformas, de la iluminación y de la presentación de informes al Centro de Control de Tránsito Aéreo. En cambio, la Dirección de Plataformas asigna el estacionamiento en la plataforma a las aeronaves en llegada, gestiona la documentación necesaria relativa a la función anterior, provee controladores de pista para uso en los estacionamientos, cuando no hay sistemas de guiado mecánicos o electrónicos, el aporte de carga, equipaje y manipulación de aeronaves en general.

Las otras secciones sirven de apoyo para la marcha eficaz de las operaciones en el aeropuerto.

Composición Física

La configuración básica del área de trabajo cotidiana de un aeropuerto siempre constará de los siguientes componentes:

- **Apartadero de espera:** el lugar donde una aeronave puede detenerse, para esperar o dejar pasar a otras, con el objetivo de facilitar la circulación de éstas en tierra.

- **Area de aterrizaje:** es la parte del área de movimiento destinada al aterrizaje y despegue de aeronaves.

- **Area de maniobras:** es la parte del área de movimiento destinada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

- **Area de movimiento:** Es la zona integrada por el área de maniobras y la (s) plataforma(s).

- **Calle de rodaje:** Es una vía definida en un aeródromo terrestre, que le permite a una aeronave el enlace entre una y otra parte del mismo, incluyendo:
 - Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves

 - Calle de rodaje en la plataforma

 - Calle de Salida rápida: es un punto de unión entre la calle de rodaje y la pista, formando un ángulo agudo que permite a los aviones que aterrizan virar rápidamente, logrando así mantener ocupada la pista la mínima cantidad de tiempo.

- **Pista:** La pista es el área rectangular definida en un aeródromo terrestre para el despegue y aterrizaje de aeronaves. De acuerdo con las condiciones físicas y operacionales del aeropuerto, pueden existir pistas principales y secundarias, además, cada una es identificada con un número, una letra o una combinación de ambas. Igual sucede con las calles de rodaje.

- **Plataforma:** esta es la parte del aeropuerto en la que se le dá cabida a las aeronaves para que embarquen o desembarquen pasajeros, correo o carga, para abastecer de combustible a la aeronave, para estacionarla temporalmente o darle mantenimiento general.

- **La terminal:** este es el edificio o el grupo de edificios en los cuales se encuentra centralizada la actividad administrativa principal del aeropuerto, allí se generan los trámites de migración y aduanas, están las salas de espera y recibimiento de los pasajeros y otros servicios más.

- **La Torre de Control:** el Servicio de Control de Tráfico Aéreo, llamado generalmente Torre de Control, es el organismo rector de las actividades de despegue, aterrizaje y movimiento en superficie de las aeronaves, además, es el centro integrador de la información de la que se valen los pilotos para maniobrar sus aviones o helicópteros en un momento determinado, como las condiciones metereológicas, las condiciones del tráfico aéreo y los procedimientos normales y especiales de vuelo. Ninguna actividad se realiza en el área de maniobras sin la autorización de este servicio.

- **El Helipuerto:** es el área destinada para la llegada, salida o movimiento de superficie de los helicópteros.

- **Los Hangares:** Son las construcciones destinadas al almacenamiento o mantenimiento de aeronaves.

- **Las Ayudas Visuales:** Son todos los medios gráficos o luminosos que permiten asistir a los pilotos, desde el aire o tierra, para que realicen sus maniobras de vuelo.

El Trabajo en las Plataformas

Como anteriormente dijimos, la Torre de Control o Servicio de Control Aéreo regula todas las actividades que se realizan en el área de maniobras, mas, no tiene total control del área de Plataformas, por la serie de actividades que allí se realizan, como el abordaje y desabordaje de pasajeros y carga, mantenimiento, abastecimiento de combustible, por citar algunas, en las que las aerolíneas y el personal del aeropuerto trabajan diariamente.

Esta situación tan especial ha hecho que entre la torre de control, las autoridades aeroportuarias, las aerolíneas y las empresas independientes que trabajan en esta área, organicen el **Servicio de Dirección de Plataformas**, con el fin de regular el movimiento y las actividades de las aeronaves, vehículos y personas en las plataformas. Así, este servicio asigna la zona de estacionamiento de la aeronave, recopila y divulga la información necesaria para el personal del aeropuerto y de las aerolíneas referente a la actividad en este lugar. Provee además el servicio de Guías (Controladores Aéreos) y de Vehículos de Pista. También es responsable del mantenimiento de la Disciplina y de la aplicación de los normas dictadas por las autoridades del aeropuerto o las aerolíneas, referentes al control de equipos, maquinarias y personal.

En algunos aeropuertos, se ha definido un procedimiento de control de tráfico entre las partes interesadas, en el cual una sola dependencia se hace cargo de la responsabilidad de aeronaves a partir de un punto de cesión de responsabilidad predeterminado entre el área de plataformas y la de maniobras. Así los permisos de puesta en marcha y rodaje para naves que salen o de aterrizaje para las que entran, se conceden a partir de ese punto por la Torre de Control. Todos los procedimientos anteriores o posteriores son responsabilidad de la institución encargada.

Seguridad en las Plataformas

Los requerimientos de seguridad aplicables a las operaciones aeroportuarias implican una muy estrecha coordinación entre todos las instituciones involucradas, una vez que se active el Plan Nacional de Emergencias y los similares planes en el aeropuerto.

Como dijimos anteriormente, corresponde a la Torre de Control regir las actividades de despegue, aterrizaje y movimiento en superficie de las aeronaves y de todo el personal relacionado con éstas maniobras. Por esta razón, ningún vehículo, persona o aeronave puede moverse en las áreas de movimiento y maniobras si no cuenta con la autorización de este centro de Control, a fin de minimizar la posibilidad de accidentes con pérdidas humanas, materiales o ambas. Y esto no excluye al personal que conforma a los equipos SUMA.

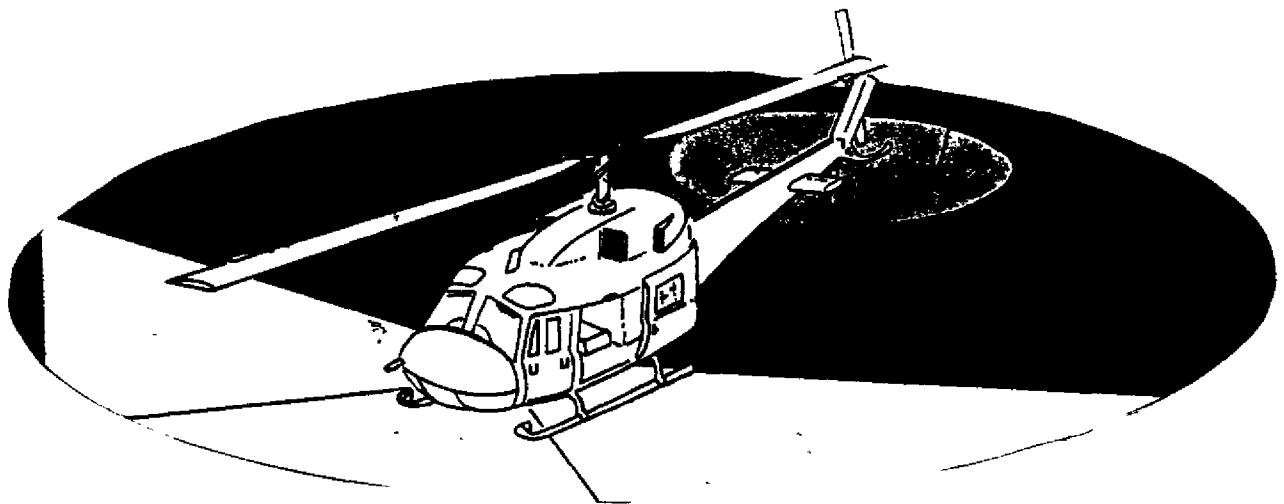
Si las condiciones de trabajo requieren de su presencia en el área de movimiento, conocida también como área de plataformas o rampas, no debe olvidar que cualquier omisión, por negligencia o imprudencia, puede traer como consecuencia pérdidas materiales incalculables y hasta la muerte de alguna persona que labora con usted y porqué no, la suya.

Las instalaciones y áreas para el almacenamiento de suministros, actividades administrativas, logísticas y operacionales, así como los requerimientos de personal SUMA en las plataformas son definidos por las autoridades aeroportuarias. Así cuando usted sea enviado ahí, ya existirá toda una estructura de trabajo establecida que hasta tendrá ya definidas las área donde los equipos SUMA trabajarán. Permita que el responsable del equipo coordine las acciones en esas autoridades.

Si es destacado en las plataformas, deberá tomar muy en cuenta que la actividad que se realiza allí le impide aventurarse a proceder en contra de las normas estipuladas en la descripción del trabajo normal en ellas, anteriormente mencionado. Tome en consideración las siguientes recomendaciones:

01- Existen riesgos derivados de los flujos de los motores a reacción y de los rotores de las hélices, pues, la fuerza de propulsión desprendida del movimiento de los motores de las turbinas o de las astas de los rotores de los helicópteros, puede causarle lesiones de mucha gravedad incluso hasta la muerte. *Por ningún motivo debe acercarse a una aeronave mientras sus motores estén encendidos. Hágalo hasta que el Controlador Aéreo o el Jefe de Plataforma así lo indiquen.*

Para acercarse a un helicóptero, hágalo solo por el área blanca definida en el presente diagrama:



02- Tampoco se acerque a la aeronave, hasta tanto no estén aseguradas, por medio de calzas, las llantas de éstos.

03- Cuando se reabastece de combustible a una aeronave:

a- No encienda unidades eléctricas auxiliares y de tierra

b- En caso de incendio, no intervenga a menos que sea un caso de extrema urgencia y si su nivel de capacitación así se lo permite. Los sistemas de extinción de fuegos de los aeródromos son muy eficientes y están muy bien equipados. No arriesgue su vida innecesariamente.

c- No fume.

d- Si Usted tiene que trabajar con algún combustible, asegúrese de no dejar derrames por el suelo de la plataforma. Limpíelos inmediatamente

04- Por ningún motivo se acerque sin autorización de la torre de control o de los controladores aéreos a las calles de rodaje o a las pistas en uso.

05- En caso de que suceda cualquier accidente en el área de maniobras y se active el Sistema de Emergencias, absténgase de participar, a no ser en caso de extrema urgencia y tenga el nivel técnico para ello y bajo la autorización de su superior inmediato. De lo contrario, puede convertirse en una carga para el personal especializado.

Seguridad y Actitud con las
Autoridades

No debe olvidar que cuando sucede un desastre de una magnitud considerable, al caer las condiciones normales de vida en un estado de detrimento cada vez más grave, ante la posibilidad de los saqueos de instalaciones por parte de una porción de la comunidad afectada en busca de suministros médicos, alimentos, entre otros y previendo disturbios civiles de cualquier clase, las medidas de seguridad, gubernamentales y militares, aumentan y las puestos de almacenamiento y operaciones son catalogadas como Instalaciones Vitales, especialmente los Aeropuertos. Esto implica que el acceso a éstas zonas, que de por sí es difícil, se restringe más. Solo el personal autorizado y debidamente identificado puede accederlas.

El establecimiento de un Sistema de Seguridad en tiempos de desastre, para denegar el acceso a personas no autorizadas a aquellas áreas que no sean de uso público, permiten un mayor control y soltura de las acciones en las zonas de trabajo. ... " El hecho de que una persona intente o no infringir la ley no hace al caso, las exigencias en cuanto a seguridad en el medio aeroportuario requieren la adopción de medidas eficaces para evitar que los transgresores tengan acceso a instalaciones de la parte aeronáutica. " ...⁽²⁾

Los procesos de comprobación y control muchas veces son molestos, pero, Usted tiene que entender que no gana nada dificultando las cosas, más bien, puede verse inmiscuido en un problema sin necesidad por no obedecer el llamado de una autoridad. **Recuerde transitar por estas áreas bien identificado, con sus tarjetas de identificación al día, con los distintivos del equipo SUMA o los de su institución visibles siempre, además debe portar los pases especiales que le permiten ingresar a las zonas restringidas. En caso de ser extranjero, aparte de lo dicho anteriormente, lleve consigo siempre su pasaporte y documentos que lo acrediten como miembro de una misión oficial. No se olvide sacarle fotocopia a éstos y almacenarlas en un lugar seguro, en caso de que se le extravíen lo originales.**

²- Idem, pag. 44

Ya sea con soldados, policías o agentes de seguridad del aeropuerto, manténgase siempre atento y dispuesto a satisfacer los requerimientos de información por ellos solicitados, hasta donde Usted estime necesario. Si tiene algún problema comuníquese con el Coordinador de grupo para que lo ayude.

Es comprensible que bajo el Strées que se vive después de un desastre, su estado de ánimo no sea el más adecuado, pero eso no es excusa para que adopte posiciones groseras o intransigentes. Su proceder objetivo, cortés y sincero, en función de la investidura que ostenta, deben caracterizarlo con las autoridades gubernamentales y aeroportuarias que requieran sus servicios o cuando Usted necesite de ellos. Recuerde que ellos al igual que Usted tratan de cumplir con su trabajo.

Los Trámites en la Aduana

Uno de los objetivos que persigue el Proyecto SUMA es el registro, selección y clasificación de los diferentes envíos que llegan a un país remitidos por un gobierno, organismo de asistencia internacional o persona, sea ésta jurídica o física, como muestra de solidaridad con el país afectado. De ahí que para que su trabajo sea más eficiente, usted debe familiarizarse con algunos términos y procedimientos propios del Área de Aduanas en la cual está trabajando.

De conformidad con las resoluciones aprobadas en varios foros internacionales, muchos gobiernos han otorgado concesiones y facilidades a Organismos Políticos o de Asistencia Humanitaria Internacionales para la remisión y distribución de artículos de socorro, a ser utilizados en el área de un Desastre, las cuales pueden ser:

- " - Exención de aranceles de aduana y otros impuestos
- Facilidades especiales de transporte de los suministros para su tránsito dentro del país.
- Facilidades especiales para el desplazamiento de personal, en lo referente a pasaportes, visados, etc.

Con relación a las concesiones sobre aranceles de aduana, el Consejo de Cooperación Aduanera ha concedido facilidades especiales para las consignaciones, incluidas la exención del examen y la supresión del cobro para el tratamiento prioritario, en un anexo del **Convenio Internacional de Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros**. Los artículos de socorro enviados como donativos o para su distribución en forma gratuita se admiten exentos de derechos de importación, tasas y prohibiciones o limitaciones económicas a la importación. En este sentido no se tendrán en cuenta el país de origen, los medios de tránsito y destino de los artículos." ⁽¹⁾

¹- Liga de Sociedades de la Cruz Roja. Manual para Delegados. 1982. Pp 87-88.

A partir de estas y muchas otras iniciativas, la UNDRD, que es el Organismo de las Naciones Unidas para Casos de Desastre, también ha girado recomendaciones en ese sentido que tiendan a facilitar o acelerar todos los procedimientos de aduana rutinarios por los cuales debe pasar cualquier envío en tiempos normales.

En general, los suministros pueden ser transportados por tres vías: marítima, aérea y terrestre. Como anteriormente dijimos, la más comúnmente utilizada por su rapidez es la aérea, mas, las condiciones de transporte generales, la simbología utilizada y la abreviaturas utilizadas en la tramitación de éstos aplican a los tres tipos de medio.

Cuando se recibe un envío deben considerarse tres elementos de suma importancia:

" 1- **Costo del flete:** ... son fundamentalmente los originados por el transporte de los artículos desde el puerto de partida al puerto de llegada y pueden incluir los precios de descarga en este último. Estos costos se calculan, generalmente, con base en unidades de medida como el metro cúbico, por cada 1 000Kg ⁽²⁾ o por la relación peso superficie de los paquetes, según aplique de acuerdo al tipo de transporte." ⁽³⁾

2- **Conocimiento de Embarque:** ... este documento se denomina **Carta de Porte o de Embarque** y se identifica por las siglas **BL (Bill of Lading)** cuando se utiliza para el transporte marítimo o terrestre o **Guía Aérea**, identificándose por las siglas **AWB (Airway Bill)** cuando se trata de aviones.

Este documento es de especial importancia porque:

- " - Se convierte en un recibo de las mercaderías por parte del contratista.
- Es un contrato de transporte entre el expedidor y el transportista.
- Es un documento que representa las mercancías y que permiten su transferencia, su custodia segura y su entrega al destinatario.

²- O por unidad de 1120 metros cúbicos (40 pies cúbicos) o 1 016 kilogramos (tonelada larga), respectivamente, en los países que no utilizan sistema métrico.

³- Idem, pp 89

- Facilita la identificación aduanera, pues, permite visualizar el contenido total, cantidad de bultos, su peso, su valor, el nombre y dirección del destinatario y remitente y otra información adicional necesaria para la identificación y gestión de los trámites aduanales. Sin embargo en algunos países el oficial de aduanas puede requerir además, un **certificado de origen** o documento análogo.⁽⁴⁾ En el apéndice #1 hallará un ejemplo de la AWB y de BL, respectivamente.

Las normas internacionales definen la obligatoriedad del transportista de elaborarla y entregar una copia al interesado, para que en caso de pérdida, robo u otra circunstancia adversa, este último pueda hacer los reclamos necesarios.

3- **Los Seguros:** Todas las mercaderías enviadas se aseguran contra los riesgos normales tales como pérdida y daños por humedad, rotura, etc.

Las siguientes abreviaturas se utilizan corrientemente en los documentos relacionados con las mercancías enviadas, a saber:

" 1- **CIF** : significa **costo, seguro, flete**. Indica que todos los gastos de transporte están cubiertos por el expedidor, esto es, embalaje, transporte a la estación, gastos de embarque, formalidades de aduanas, flete marítimo y seguro.

Por consiguiente, el envío de mercaderías CIF implica que todos los gastos en el puerto de destino ha de cubrirlos el destinatario, esto implica, la descarga, los aranceles aduaneros, el almacenamiento, el transporte al punto de entrega, los seguros y el transporte ulterior dentro del país receptor.

2- **C & F:** Significa costo y flete, tiene el mismo sentido que el anterior, exepctuando los gastos por seguro.

3- **FOB** : indica que el expedidor paga todos los gastos hasta el puerto de embarque, esto es embalaje, transporte, formalidades de envío, flete hasta el puerto de embarque y tasa de exportación, inclusive la colocación de las mercancías a bordo y de el estibado de las mismas, pero no incluye el seguro y

⁴- Idem, Pp 89

el flete.

Estos últimos sumados a todos los gastos en el puerto de llegada en el caso de las mercaderías marcadas FOB, corren a cargo del destinatario.

4- **FAS** : Significa "Franco al costado del buque". Lo que indica que los gastos de carga de mercancías a bordo de un barco y de estibado de las mismas corren a cargo del destinatario, además, del flete y del seguro.

Otras abreviaturas de uso común son:

- 01- **CNEE** : Destinatario
- 02- **SHPR** : Expedidor o remitente
- 03- **ETA** : Hora de llegada estimada
- 04- **ETD** : Hora de salida estimada
- 05- **SKED** : Horario estimado
- 06- **THRU** : Vía
- 07- **FLT** : Vuelo
- 08- **VOWT** : Volumen / Peso
- 09- **ICE** : Almacenamiento en frío (Congelación)
- 10- **PAX** : Pasajeros " (⁵)

Cuando un avión llega al aeropuerto, en el área de plataformas se activa todo el sistema que describimos en el capítulo anterior. Si éste es de pasajeros, éstos bajan y son guiados hacia el interior del edificio terminal para que efectúen sus trámites migratorios. Mientras tanto, las compuertas de la sección de carga del avión, indistintamente que sea éste de pasajeros o no, son abiertas y se saca la carga hacia los vehículos estacionados junto a la misma, por el personal de las rampas encargado de ello.

⁵- Idem, Pp 90, 91, 93, 94

De ahí, la carga es dirigida hacia las áreas de selección y distribución. Las maletas y bultos de los pasajeros son remitidos a las rampas de identificación de equipaje.

El otro tipo de carga es llevado a las bodegas de las Autoridades Aduaneras, para que los interesados pasen a gestionar los trámites respectivos de pago de impuestos, desalmacenaje, condiciones sanitarias y traslado a los establecimientos de su propiedad. Este es el proceso rutinario que se sigue en todos los aeropuertos del mundo. Como puede observar, un envío tiene, en tiempos normales, que pasar por toda una serie de trámites rutinarios antes de que pueda ser utilizado por su dueño.

En tiempo de desastre, en muchos aeropuertos se intenta mantener este procedimiento, mas la realidad nos indica que en estas situaciones la aplicación de todos esos procedimientos se facilitan, " disimulan " y hasta se irrespetan por muchas autoridades.

Importante

Quando los equipos SUMA lleguen al aeropuerto, ya el Grupo Administrador de Actividades, ha previsto los mecanismos de coordinación entre las aerolíneas, las

Antes de comenzar a trabajar con las autoridades aduaneras en las plataformas, asegúrese de conocer y comprender los procedimientos de coordinación establecidos. En caso contrario, consulte a su coordinador de grupo.

autoridades aeroportuarias y ellos, con procedimientos que agilicen el acceso a todo envío dirigido a las instituciones de atención del desastre. El coordinador de grupo SUMA, debe contactar a estas autoridades para planificar las acciones a seguir y con ello poder realizar su respectivo trabajo, después de lo cual, le comunicará a Usted lo tratado.

Un problema muy común es la falta de guías aéreas que le permitan, sin necesidad de abrir los paquetes, identificar el envío y así poder registrarlo y clasificarlo más rápidamente. Esto sucede generalmente por la pérdida de estos documentos en las oficinas de los aeropuertos o por parte de las autoridades, pues, como dijimos anteriormente, es obligatorio que la compañía de transporte los elabore.

Muchos de los principales donantes, previendo ésta tan común situación, envían anticipadamente al arribo del mismo, una copia de la boleta de embarque a sus destinatarios, con el fin de que los reclamos del mismo se faciliten. Al llegar la donación y no tener la guía de embarque, los controladores de carga y los oficiales de

aduanas los identifican por los letreros que poseen los paquetes de referencia a su destinatario, como Cruz Roja o Defensa Civil y generalmente los entregan en el sitio a las personas autorizadas.

Pero, en ocasiones, la cantidad y distribución de la carga hace difícil ese reconocimiento y los paquetes son enviados a las bodegas. Por esta razón, Usted debe estar muy atento cuando se descarga el avión, para que los paquetes etiquetados para la emergencia sean separados y llevados al lugar previsto.

Sea cual sea la situación, coordine sus acciones con el oficial de aduanas o los controladores de carga de las aerolíneas, a quienes previamente el capitán de la nave les ha entregado la documentación pertinente, utilizando los procedimientos previamente establecidos.

Si por algún motivo, mientras se desarrolla el trabajo se encuentran situaciones especiales de entrega, como el pago de impuestos o de transporte, solicite la información pertinente que justifique esa condición al oficial de aduanas o al representante de la aerolínea, intégreala y divúlguela a su Coordinador de Grupo inmediatamente, para que a su vez él gestione ante el Administrador de la Aduana o su representante las acciones que estén acordes con el caso, basados en las consideraciones expuestas al inicio de esta sección.

"Las compañías aéreas adscritas a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.) pueden, conforme a la Resolución Internacional #200 (6), autorizar, previa solicitud, la concesión de transporte gratuito o de tarifas reducidas para el personal o los artículos de socorro que se envían a un país en donde se ha

⁶- **Transporte gratuito o tarifa de transporte reducida.** Resolución #200 de la I.A.T.A. " Un miembro puede expedir una pase para transportar a través de sus propias líneas o de las líneas de otros miembros de la I.A.T.A. que hayan dado su autorización para ello, a las personas o establecimientos dedicados al socorro en casos de epidemia, desastres u otras calamidades, pero no hacia zonas de operaciones militares o a partir de las mismas"

producido una catástrofe nacional, así declarada por dicho país".(7) Usted debe comprobar que la aerolínea que ha transportado pertenezca a la I.A.T.A. y haya dado su autorización con base en la resolución anterior, antes de proceder a cualquier tipo de reclamo o trámite. Hacer esto, pueda que facilite su labor.

En caso de que no pueda contactar a su Coordinador, identifique a los encargados con posibilidad de decisión en las plataformas y a sus superiores, además, el lugar de sus oficinas y diríjase a ellos para solucionar su situación. Asegúrese de comprender claramente las instrucciones giradas por su superior, en caso contrario, solicite ayuda.

El trabajo en los aeropuertos es muy duro y complicado. Solo la experiencia y el análisis objetivo de las circunstancias vividas pueden darnos una visión clara de lo que allí sucede, pero, un alto porcentaje del logro del éxito, parte de la comprensión de los verdaderos objetivos que su investidura representa y a partir de ella el cometido de la Institución para la que trabaja, además, de la sana disposición a hacer un buen trabajo y de aprender en coordinación con todo el mundo de gente que se moviliza a su alrededor y que busca hacer lo mismo que Usted: facilitar las cosas al prójimo dolido.