

CAPÍTULO 10

DESPACHO

N° ITEM	DESCRIPCIÓN / MATERIA	PÁGINA
10.1	INTRODUCCION	3
10.2	TRANSITOS: EN EL MISMO AVION Y/O CAMBIO OPERADOR Y/O N° DE	3
10.2.1	Alcance	3
10.2.2	Definiciones	3
10.2.3	Responsabilidades y Proceso	5
10.2.4	Cargas Bajadas en la Estación de Tránsito	6
10.3	DESPACHO Y RECEPCION DE DOCUMENTOS DE CARGA EN AVIONES PASAJEROS Y CARGUEROS	7
10.3.1	Objetivo	7
10.3.2	Ubicación de Bolso para Documentos B767 – A340	7
10.3.3	Despacho de los Documentos	8
10.3.4	Documentos en tránsito (si aplica)	8
10.3.5	Recepción de los Documentos en la estación de destino	9
10.3.6	Carga Internacional a Bordo en Vuelos Domésticos en Brasil	9
10.4	DESPACHO Y RECEPCION DE DOCUMENTOS DE CARGA EN AVIONES DE CARGA	10
10.5	HOJA DE INFORMACION DE PESO PARA AVIONES PASAJEROS	10
10.5.1	Generalidades	10
10.5.2	Alcance	10
10.5.3	Confección y Envío de Hoja de Pesos	10
10.5.4	Instrucciones de Llenado	11
10.5.5	Excepción	14
10.5.6	Hoja de Peso y Notoc en Flightwatch	17
10.6	GUIA AEREA	22
10.6.1	Número de Teléfono en las Guías Aéreas	22
10.6.2	Original 2 de la Guía Aérea destino Argentina y Perú	22
10.7	ENVIO DE DOCUMENTACION DE CARGA	24
10.7.1	Alcance	24
10.7.2	Tipo de bolsas y sobres a ser utilizados en el despacho de los documentos de	24
10.7.3	Uso de las bolsas y sobres en el despacho de la documentación	27
10.7.4	Abastecimiento de bolsas y sobres	28
10.7.5	Manejo de las bolsas y sobres en la estación de destino	28
10.8	PLAN CONTINGENCIA BAJADA DE SISTEMAS COMPUTACIONALES	28
10.8.1	Alcance	28
10.8.2	Corte Capacity a Operaciones de Carga	28
10.8.3	Responsabilidades de Operaciones de Carga	29

N° ITEM	DESCRIPCIÓN / MATERIA	PÁGINA
10.9	LISTADO PARA REALIZAR FEEDBACK OPERACIONAL	31
10.9.1	Pasos a Seguir para Ingresas a Sistema Feedback Operacional	32
10.9.2	Excepciones	42
10.10	MANEJO DE MANIFIESTOS EDITABLES EN CRONOS PARA VUELOS FLORIDA WEST	43
10.11	IMPORT HANDLING CODE (IHC) EN CRONOS	45
10.12	REGULACION INTERNACIONAL APLICABLE A LAS MADERAS	46

10.1 INTRODUCCION

El presente capítulo norma las acciones que se aplicarán a todos los procesos que involucren las operaciones de despacho de carga bajo todas las normas de seguridad descritas en cada etapa de los procesos.

Los procesos estipulados en este capítulo describen las directrices que deberán aplicar todas las estaciones del operador en sus equipos de trabajo.

10.2 TRANSITOS: EN EL MISMO AVION Y/O CAMBIO OPERADOR Y/O N° DE VUELO

10.2.1 Alcance

Aplica para todos los vuelos que hacen tránsito en una o más estaciones, y que su tiempo de conexión es menor a 120 minutos, considerando las siguientes variables:

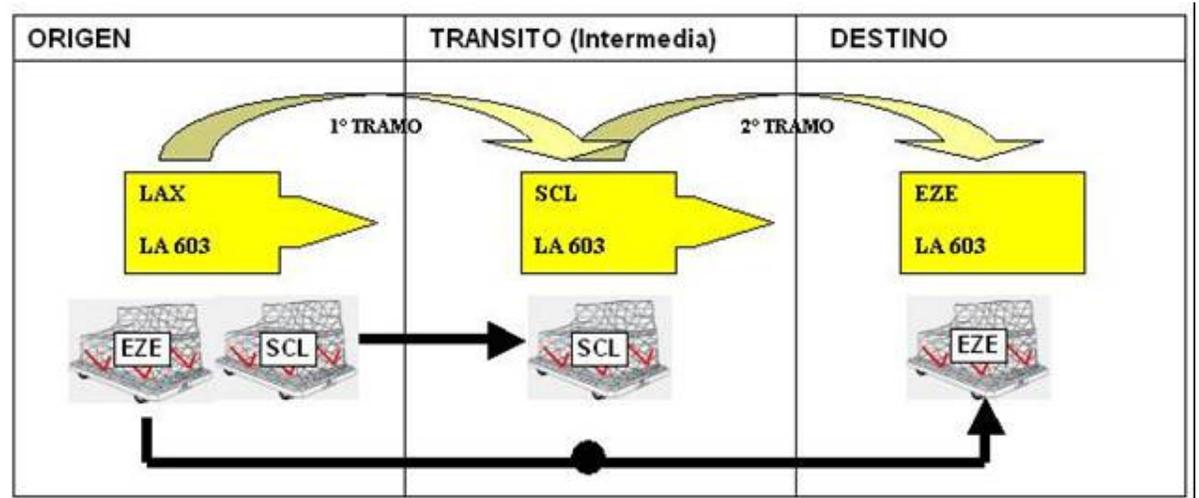
- Continúa el mismo avión y n° de vuelo en una estación de tránsito.
- Por razones operacionales presenta cambio de n° de vuelo.
- y/o cambio de operador.

10.2.2 Definiciones

Continúa el mismo avión y n° de vuelo en una estación de tránsito

Son aquellos vuelos que en la estación de tránsito; se mantiene al mismo avión, el mismo operador y el mismo N° de vuelo.

Ejemplo. Embarque de carga que se origina en LAX destino EZE o SCL, con reserva en la ruta **LAX – SCL – EZE.**

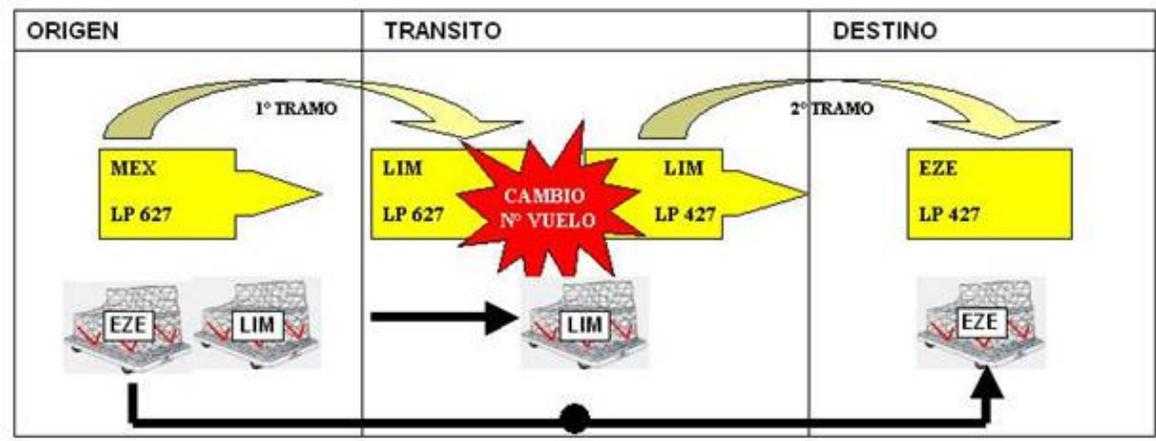


Cambio de número de vuelo

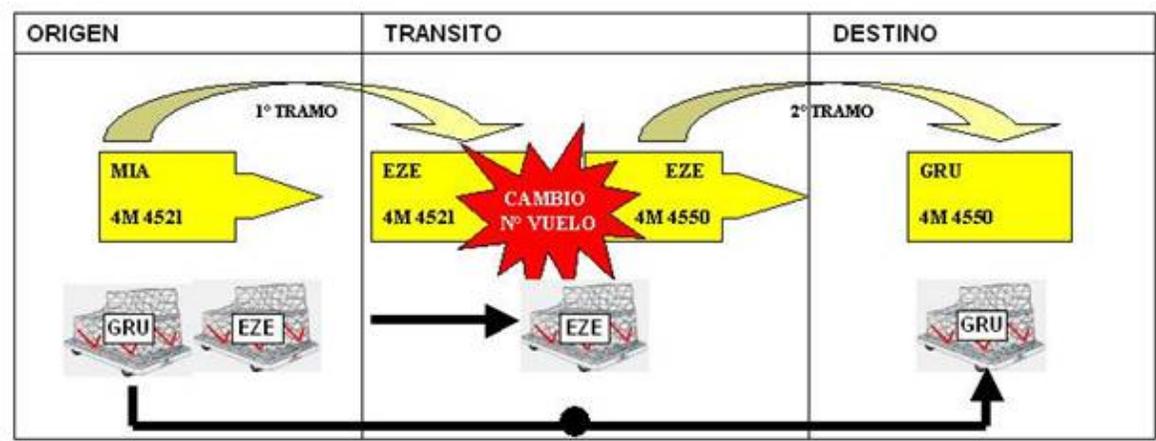
Son aquellos vuelos que en la estación de tránsito, mantiene al mismo operador, pero que por razones operacionales cambia el número de vuelo.

Nota: El cambio de N° de vuelo no implica necesariamente cambio de aeronave.

Ejemplo 1. Embarque de carga que se origina en MEX destino EZE, con reserva en la ruta **MEX – LIM – EZE.**



Ejemplo 2. Embarque de carga que se origina en MIA con destino GRU, con reserva en la ruta **MIA – EZE – GRU.**

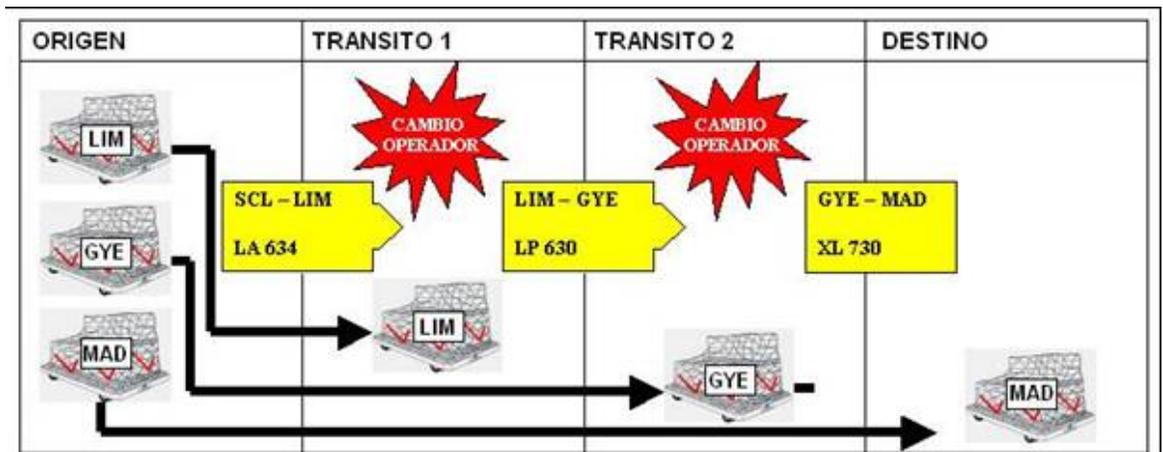


Cambio de operador

Son aquellos vuelos que en la estación de tránsito, cambia la compañía aérea que opera la aeronave. En la mayoría de los casos, el cambio de operador puede estar asociado a un cambio de número de vuelo, sin embargo esto último no es mandatorio.

Nota: El cambio de operador no implica necesariamente cambio de aeronave.

Ejemplo. Embarque de carga que se origina en SCL con destino MAD, con reserva en la ruta **SCL – LIM – GYE – MAD**.



10.2.3 Responsabilidades y Proceso

10.2.3.1 Revenue Management

Toda vez que el área de RM decida reservar un embarque en vuelos, deberá ingresar la reserva en sistema todos los tramos planificados (esta condición también se deberá cumplir en el corte de Capacity).

Nota: No siempre será posible hacer el booking de las conexiones en todos los tramos (como por ejemplo: las conexiones en tramos interlineales).

10.2.3.2 Operaciones de Carga

Estación de origen;

- Manifestar la(s) guía(s) aérea(s) en todos los tramos hasta destino final, considerando para ello todos los sets de documentos requeridos por la estación del segundo tramo (tercer tramo, si aplica); así también deberá cumplir con todas las exigencias requeridas en las estaciones de conexión, tales como, idioma, información en sistema, SLAC, etc.
- Ingresar la distribución en sistema de todos los ULD que conectarán, hasta destino final. Como consecuencia de lo anterior, se deberá ingresar en la distribución de cada vuelo la guía aéreas asociadas a su respectivo ULD (considerando el correcto IHC).
- Enviar los documentos en sobre (bolsa) que corresponda.

Estación de origen del segundo tramo (tercer tramo si aplica)

- No bajar los documentos de la carga que continúa vuelo.
- Limpiar el vuelo, esto implica rebajar aquellas guías aéreas no voladas.
- Cerrar el vuelo en sistema, independiente de que se suban o no más embarques.

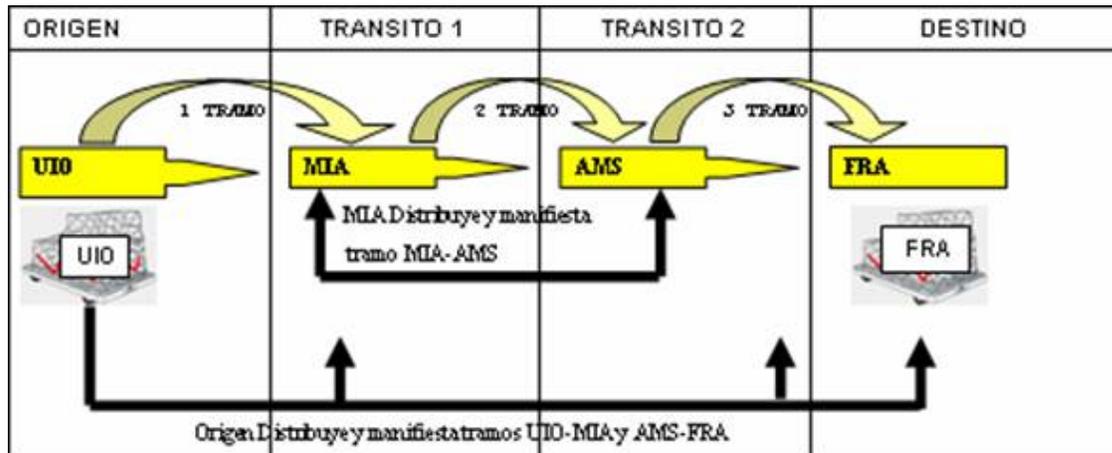
10.2.3.3 Excepción para los vuelos en tránsito por MIA

Para los vuelos que realicen tránsito por la estación de MIA **con cambio de número de vuelo**, se debe considerar lo siguiente:

- No será requisito para las estaciones de origen confeccionar distribución en sistema para la estación posterior a MIA, todas las otras estaciones de acuerdo a la ruta del vuelo seguirán siendo responsabilidades de la estaciones de origen.

Ejemplo

- Vuelo con ruta UIO-MIA-AMS-FRA
- La estación de origen debe confeccionar distribución en los tramos UIO-MIA y AMS-FRA
- La estación de MIA debe confeccionar distribución en el tramo MIA-AMS.



Nota: Para los vuelos en los cuales MIA es la última estación antes del destino final del vuelo, también es aplicable esta excepción.

10.2.4 Cargas Bajadas en la Estación de Tránsito

En aquellos casos que por decisión de Capacity o fuerza mayor, se baje carga en la estación de tránsito, será responsabilidad del personal de operaciones de carga de esta estación:

- Rescatar los documentos de la carga que se esta bajando (siempre y cuando sean piezas completas de un embarque, de lo contrario sería considerado como un embarque parcial). (*)
- Desmanifiestar las guías aéreas que no continuaron vuelo y eliminar de la distribución aquellos ULD que no continuaron vuelo.
- Informar a Capacity de la estación en donde se bajo la carga.
- Así mismo, el asignar el nuevo tramo de conexión de la carga no volada deberá ser acordada entre el área de **operaciones de carga y Capacity**

(*) En caso de bajar parte de un embarque (parcial), el personal de operaciones de carga de la estación deberá solicitar copia de la guía aérea a la estación de destino en caso de no contar con visualización de la misma vía Lancargosite.

Las operaciones antes mencionadas, deberán ser realizadas antes del cierre de tráfico en la misma estación.

10.3 DESPACHO Y RECEPCION DE DOCUMENTOS DE CARGA EN AVIONES PASAJEROS Y CARGUEROS**10.3.1 Objetivo**

Estandarizar en la red el envío de documentación de carga en los aviones de la flota de pasajeros y cargueros de la compañía.

10.3.2 Ubicación de Bolso para Documentos**a) Aviones Cargueros (CAO)**

Los sobres o bolsas deben cargarse en el compartimento principal (Main Deck) cerca de la Cabina / Crew Rest (Descanso de Tripulantes)

b) Aviones Pasajeros (PAX)**• Aviones de Fuselaje Ancho / Wide Body**

Estos aviones tienen bolsos exclusivos (ver foto a continuación) para el transporte de estos documentos. Este bolso se encuentra en el Bulk de las aeronaves, anexo a la red separadora de las bodegas de carga.



Nota: En caso que este bolso de documentos este dañado o faltante, como en los aviones de la flota TAM Airlines, el personal de operaciones de carga de la estación de origen, deberá enviar la documentación en el compartimento Bulk, informando vía mail a la estación de destino (y tránsito, cuando sea aplicable) que “la bolsa de documentos está dañada o faltante, y que la documentación está el compartimento Bulk”, con copia a el Equipo de Norma y Procedimientos Carga BR normas&procedimientoscargaBR@tamcargo.com.br y al equipo Estándares y Procedimientos Carga EEPPCarga@lan.com.

- **Aviones de Fuselaje Angosto – Narrow Body**

En los aviones de fuselaje agosto los sobres y bolsas que contienen documentos de carga deberán ser transportados en el mismo compartimiento donde las cargas serán ubicadas, sin embargo, no debe ser anexado a cualquier volumen.

El personal responsable de la carga y descarga de la aeronave (equipaje y carga) deberán colocar los documentos (bolsa / sobre) en el mismo compartimiento donde se ubica la carga para un determinado destino o estación de tránsito.

Ejemplo: Vuelo con escala GYE y UIO: Carga UIO embarca en posición 41, documentación debe estar en la posición 41 // Carga GYE embarca en posición 31 debe estar en posición 31.

10.3.3 Despacho de los Documentos

El personal de Operaciones de Carga, o quien cumpla la función de despachar la carga y documentos, debe verificar que:

- En caso de tratarse de avión de fuselaje ancho:
 - El personal que cumpla las funciones de bajar/subir el equipaje y la carga del avión, introduzca el (los) set de documentos (bolsa o sobre) en el bolso.
 - El bolso de “documentos de carga” quede cerrado.
- En caso de tratarse de avión de fuselaje angosto:
 - El personal que cumpla las funciones de bajar/subir el equipaje y la carga del avión, deje el (los) set de documentos (bolsa o sobre) en la misma bodega y posición en que va la carga a ese destino.

Ej.: Vuelo con escalas en GYE y UIO, carga a GYE en la posición 41, los documentos de carga en esa misma posición; carga a UIO va en posición 31, los documentos de carga en esa misma posición.

En caso que el bolso para los documentos está dañado o faltante, el personal de operaciones de carga de la estación deberá enviar la documentación en el BULK, e informar que “el bolso para documentación está inutilizable y que los documentos fueron ubicados en el BULK” a la estación de destino (y tránsito cuando aplique) vía email y telefónicamente con copia a Estándares & Procedimientos Carga (EE&PPCarga@lan.com).

10.3.4 Documentos en tránsito (si aplica)

En el caso que exista una escala comercial, el personal de Operaciones de Carga o quien cumpla la función de buscar los documentos de carga al avión, debe:

10.3.4.1 En caso de tratarse de avión de fuselaje ancho:

- Solicitar al personal que cumpla las funciones de bajar/subir el equipaje y la carga el avión, que bajen la totalidad de documentos de carga del bolso.
- Separar el (los) set de documentos que corresponden a la estación y el resto de documentos en tránsito devolverlos al personal indicado en punto a).
- Entregar el (los) set de documentos de despacho (si aplica) al personal indicado en punto a).
- Verificar que introduzca los set de documentos (bolsas o sobres) en el bolso.
- Verificar que el bolso de “documentos de carga” quede cerrado.

Nota: Los documentos no serán bajados del avión si no está presente el personal de Operaciones de Carga o quien lo represente al pie del avión, para solicitar y separar éstos.

10.3.4.2 En caso de tratarse de avión de fuselaje angosto:

- a) Solicitar al personal que cumpla las funciones de bajar/subir el equipaje y la carga del avión, que bajen la totalidad de carga y los documentos de carga de la bodega correspondiente a su estación.
- b) Entregar el (los) set de documentos de despacho (si aplica) al personal indicado en punto a).
- c) Verificar que introduzca el (los) set de documentos (bolsas o sobres) en la misma bodega y posición en que va la carga a ese destino.

10.3.5 Recepción de los Documentos en la estación de destino

El personal de Operaciones de Carga o quien cumpla la función de buscar los documentos de carga al avión, debe verificar que:

El (los) set de documentos sea retirado del bolso o de las bodegas y posición, según sea el caso de fuselaje ancho o fuselaje angosto.

10.3.6 Carga Internacional a Bordo en Vuelos Domesticos en Brasil

10.3.6.1 Aviones de Fuselaje Ancho / Wide Body

10.3.6.1.1 Los vuelos del Operador TAM Líneas Aéreas SA que realizan rutas nacionales en Brasil son operados por aviones A-330 que tiene bolsos exclusivos para el transporte de documentos. Este bolso se encuentra en la posición 41, como se muestra a continuación:



Nota: En caso que el bolso de documentos este dañado o faltante, el personal de operaciones de carga de estación de origen deberá enviar la documentación en el compartimiento Bulk, informando vía e-mail a la estación de destino (y tránsito, cuando sea aplicable) indicando "la bolsa de documentación está dañada o faltante y la documentación se encuentra en el compartimiento del bulk.

10.3.6.2 Aviones de Fuselaje Angosto / Narrow Body

10.3.6.2.1 Para carga internacional a bordo de vuelos domésticos en Brasil, la documentación debe transportarse en sobres, conforme a lo descrito MOC Capitulo **10.7**.

10.3.6.2.2 Los sobres y bolsas que contengan documentos de carga internacional deberán ser transportados en el mismo compartimiento donde las cargas serán ubicadas, sin embargo, no debe ser anexado a cualquier volumen. Así mismo, los documentos deben ser enviados en sobres separados por destino final.

10.3.6.2.3 La estación de origen debe realizar la coordinación del envío y la asignación del documento en la misma posición junto a la área de rampa, con el fin de evitar que sea transportado en posiciones distintas.

10.4 HOJA DE INFORMACION DE PESO PARA AVIONES CARGUEROS

En desarrollo

10.5 HOJA DE INFORMACION DE PESO PARA AVIONES PASAJEROS**10.5.1 Generalidades**

Con el fin de estandarizar los procedimientos concernientes a la confección de la Hoja de Peso para aviones de pasajeros, se deberán seguir los siguientes procedimientos.

10.5.2 Alcance

Para cumplir con este propósito, uno de los siguientes formularios puede ser utilizado, según sea apropiado:

- Hoja de Peso para B-767 / A-340 Pasajeros (castellano)
- Hoja de Peso para B-767 / A-340 Pasajeros (inglés)
- Hoja de Peso para aviones de cabina angosta (solo castellano)

10.5.3 Confección y Envío de Hoja de Pesos

Para la confección y envío de la hoja de pesos, el personal de Operaciones de Carga deberá:

- a) Llenar uno de los siguientes formularios mencionados en el punto anterior según sea aplicable con los pesos de la carga a ser puesta a bordo del vuelo la cual debe ser planificada y verificada previamente.
- b) Enviar el formulario ya completado al personal de estiba de la estación a quien concierna, incluyendo la sala de briefing (cuando aplique) a través de correo electrónico, fax o cualquier otro medio igualmente confiable. Esta información debe ser enviada a lo menos 90 minutos antes de la hora estimada de salida para vuelos de fuselaje ancho y a lo menos 75 minutos antes de la hora estimada de salida para fuselaje angosto.

Aquellas estaciones que por circunstancias operacionales y previamente acordadas, requieran un tiempo menor, podrán establecer sus tiempos previa coordinación con las áreas de EE&PP de Operaciones de Carga y EE&PP de Operaciones Terrestres.

- c) Entregar tres copias firmadas del formulario Hoja de Pesos al EOP (Encargado de Operaciones Plataforma) al pie del avión, a lo menos de 20 minutos antes de la hora de salida, de acuerdo a la siguiente distribución:
 - Una copia para la tripulación del vuelo
 - Una copia para el EOP
 - Una copia para ser archivada en la oficina de Operaciones de Carga.

Estas copias deberán ser firmadas por el representante de Operaciones de Carga y el EOP. Y deberán ser entregadas a la tripulación del vuelo.

El EOP deberá devolver una copia firmada de la Hoja de Pesos al personal de Operaciones de Carga.

10.5.4 Instrucciones de Llenado

Hoja de pesos fuselaje ancho (B-767 / A340)

N°	CASILLEROS PARA LLENAR	DESCRIPCIÓN
1	FLIGHT NUMBER / NÚMERO DE VUELO	Agregar el código IATA de dos letras para la identificación del transportista, Ej. LA, LH, etc.
2	DATE / FECHA	Se explica por sí solo.
3	STATION OF ORIGIN / ESTACIÓN DE ORIGEN DEL VUELO	Estación de origen del vuelo, no el origen de la carga.
4	IATA ULD CODE / CÓDIGO IATA DEL ULD	Se explica por sí sólo.
5	DESTINATION / DESTINO	Agregar el destino final de la carga. Utilice el código IATA de tres letras.
6	TRANSFER STATION / ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA DE LA CARGA	Agregar el lugar en donde la carga será transferida hasta su destino final.
7	TOTAL WEIGHT / TOTAL KILOS	Agregar el peso neto de la carga.
8	IATA CARGO CODE / CÓDIGO IATA DE LA CARGA	Agregar el código IATA IMP para identificar la carga, Ej. PER, AVI, HUM, REX, RFL, VAL, etc.
9	CARGO SPEC. / ESPECIFICACIÓN DE LA CARGA	Agregar cualquiera otra especificación que pudiera ser necesaria para un mejor manejo de la carga, Ej. WET, HOT, FRAGIL, etc.
10	CONTOUR (CARGO-EOP) / CONTORNO (CARGA-EOP)	Especificar mediante un V°B° la verificación del contorno del ULD por parte del personal de Operaciones de Carga y por el Encargado de Operaciones Plataforma. Cuyo objetivo es que el ULD cumple con los estándares de armado, dimensiones máximas y sobretodo con los estándares de aceptación de daños de ULD.
11	POSITION ON BOARD / POSICIÓN A BORDO	Entrar la ubicación de la carga a bordo del avión. Lo cual es realizado por el EOP.
12	TOTAL WEIGHT IN ULD / PESO TOTAL EN ULD	Suma total de los pesos
13	TOTAL WEIGHT IN BULK / PESO TOTAL EN EL COMPARTIMIENTO BULK CARGA A GRANEL	Se explica por sí solo.

10.5.5 Excepción

Las estaciones que cuentan con sistema electrónico para la confección y envío de hojas de pesos a las áreas de Operaciones de Vuelo / Estibas, NO será requerimiento obligatorio considerar las instrucciones expresadas en este boletín.

Estas estaciones son: LAX, MIA, MAD y FRA. Adjuntamos los ejemplos de hojas de peso de cada una de las estaciones indicadas.

LAX

LAN CARGO		B-767 (PAX) WEIGHT SHEET				PAYLOAD: 16.500		POSITIONS AVAILABLE:	
DATE	APRIL 14 2009	TIME FAXED TO OPS	11:20	SPVR NAME	JESUS LOZA				
FLT. NRO.	LA 601	(PROG.) ETD	13:20	SIGNATURE	JESUS LOZA				
REG.	21 POS.	MAX PLOAD KGS GROSS	16500	RUTA	LAX-LIM-SCL				
PALLETS CONTROL NUMBER		DEST.	HASMAT AND REMARKS	Gross Weight Kgs	Net Weight Kgs	IBIT	Cia. Hand.		
PREF	No.PALLET							SUF	
PALLETS									
1	PMC	15108LA	VAR	LIMA	DESTINO FINAL VCP	1.064	947	JL LA	
2	PMC	13001LA	FNS	LIMA	DESTINO FINAL VCP	1.414	1.297	JL LA	
3	PMC	15443LA	VAR	LIMA		1.669	1.552	JL LA	
4									
LD-3 / LD-2									
1	DQF-L	2654LA	VAR	SCL	LIVE FISH DESTINO FINAL GIG	1.008	888	JL LA	
2	DQF-L	2835LA	VAR	SCL	1PC DRY ICE IPC RMD	1.126	1.006	JL LA	
3	DQF-L	2210LA	VAR	SCL		396	276	JL LA	
4	DQF-L	2896LA	VAR	SCL		534	414	JL LA	
5	DPE	1615LA	VAR	LIMA		368	303	JL LA	
6									
7	DQF-L	2217LA	VAR	LIMA	STNBY=1-URGENTE!!!!	442	322	JL LA	
8	DQF-L	2663LA	VAR	LIMA	STNBY=2	806	686	JL LA	
9	DPE	1657LA	EX	SCL	STNBY=3	314	249	JL LA	
10									
11									
12									
13									
14									
SUB TOTAL						9.141	7.940		
OPERACIONES									
BULK		SCL							
		SCL							
SUB-TOTAL BULK:						-			
TOTAL WEIGHT:						9.141	7.940		
VOLUMEN						641			
TOTAL CHARG.						8.581			
DEST.	WEIGHT	POST	Kg Post.						
SCL	2833	9	314,8						
LIM	0	0	-	305-871-3894 Fax					
BUE	0	0	-	305-871-7819 Phone					
	0	0	-	305-871-4665 Phone					
	0	0	-						
	0	0	-						
TOTAL	2833	9	314,8						

MIA

B767-300 PAX-RELEASED														
FLT #	LA-501	Date	05-Abr-09	Station	MIA	Payload	17000	Total Kg. W.Sheet			14637	Und.	2363	
Reg.	CCXG	ETD	05-Abr-09 21:50			Rute	MIA-SCL		Coord.			ELIO REVILLA		
Height Limits	Weight Limits	Pos	ULD Control Number			ULD Dest	ULD F. Dest	Hazmat, Remarks and Contour	Coord	Cia Hand	Kg Gross	Net Weight		
			Type	#	Own									
LD8-LD2 LOWER DECK														
64	2326	LD8 1	FOA	1057	LA	SCL	SCL	, (3 STRAPS ROJOS),			WEREV	INF	1785	1729
64	2326	LD8 2	DOF	2053	LA	SCL	SCL	,			WEREV	INF	945	822
64	2326	LD8 3	DOF	2917	LA	SCL	SCL	, '*****',			WEREV	INF	585	462
64	2326	LD8 4	DOF	2555	LA	SCL	SCL	, (2 STRAPS ROJOS),			WEREV	INF	2135	2012
64	2326	LD8 5	FOA	1341	LA	SCL	SCL	, (3 STRAPS ROJOS),			WEREV	INF	1520	1464
64	2326	LD8 6												
64	2326	LD8 7												
64	2326	LD8 8												
64	2326	LD8 9	DOF	2368	LA	SCL	SCL	STBY,,			WEREV	INF	370	247
64	2326	LD8 10	DOF	1975	LA	BOG	SCL	STBY,,			WEREV	INF	675	552
64	1157	LD2 1	DPE	1576	LA	BOG	SCL	STBY,,			WEREV	INF	500	434
64	1157	LD2 2												
64	1157	LD2 3												
64	1157	LD2 4												
SUB-TOTAL LD8-LD2 LOWER DECK											8515	7722		
PALLET LOWER DECK														
64	4983	PALLET 1	PMC	14515	LA	SCL	SCL	, (4 STRAPS ROJOS),			WEREV	INF	4130	4010
64	4983	PALLET 2	PMC	13640	LA	SCL	SCL	,			WEREV	EFP	1910	1790
64	4983	PALLET 3	PMC	14440	LA	SCL	SCL	,			WEREV	EFP	1220	1100
64	4983	PALLET 4												
SUB-TOTAL PALLET LOWER DECK											7260	6900		
BULK COMPARTMENT LOAD														
38 X 47	2925	BLK1	BLK	1	LA	SCL	SCL	, (3 PZAS.),			WEREV	INF	15	15
SUB-TOTAL BULK											15	15		
TOTAL											15790	14637		
Special Instructions														



C A R G O

MANUAL DE OPERACIONES DE CARGA

CAPÍTULO : 10
PÁGINA : 16
FECHA : 30-MAY-14 (R/05)

FRA (telex de los pesos que genera prestador de servicios a través de sistema SITA, se envía al personal que estiba el avión)

SCL909 LAN CHILE (0000) *TSC
ZCZC 605 01011702
QU FRAOWLA FRAFSLA FRAAPLA MADOOOLA SCLFOLA SCLFULA FRAOOLA SCLOBLA
MADFFIB MADFEIB MADOWLA MADKKLA
.FRAAHCR LA/011801 JAN 2009
CARGO ONLOAD LA705/01/JAN/2009**FINAL**CORRECTION**

LDD AS FLWS:

MAD/ 417.0/FLS 02639 LA/CONNEX LA
MAD/ 540.0/DPE 01270 LA/CONNEX LA

SCL/ 1636.0/PAG 08869 LA/PRIO 1
SCL/ 979.0/PMC 13113 LA/PRIO 1
SCL/ 990.0/PMC 14070 LA/PRIO 1
SCL/ 618.0/AKE 25047 LA/DHL/PRIO 1
SCL/ 32.0/GTP 0390 /PRIO 1
SCL/ 45,0/BULK/PRIO 1
VAL

TOTAL BULK: 77.0K
TOTAL CONTAINERS: 1158.0K
TOTAL PALLETS: 4022.0K
OSI:NO
END

=
NNNN

MAD (telex de los pesos que genera prestador de servicios a través de sistema SITA, se envía al personal que estiba el avión)

SCL909 LAN CHILE (0000) *TSC
ZCZC 697 06151810
QU QLMOKIB MADOOOLA MADKOIB MADODIB MADITIB MADKFIB MADJUIB MADOWLA
MADCTIB
.MADFEIB 151811 JUN 006 NS OLQ 647 151811
MER
LA1733/16
-GYE.C4226.ICE
PD FQA-01312LA 420
PD DPE-01320LA 495
PD FQA-01013LA 440
PD PMC-13974LA 1360
PD PMC-14935LA 1375
PD BOD 136 ICE
-UIO.C883.RNG
PD DPE-01398LA 113
PD PAG-08894LA 770 RNG
SI:
=
NNNN

10.5.6 Hoja de Peso y Notoc en Flightwatch

Permite visualizar las hojas de peso y Notoc de un respectivo vuelo carguero en sistema Flightwatch.

10.5.6.1 Alcance

Aplicable a toda la RED con operación de vuelos cargueros (ver punto 10.5.6.3).

10.5.6.2 Funcionalidad

Esta nueva aplicación en sistema "Flightwatch" consiste en poder cargar y descargar las hojas de pesos y Notoc de los vuelos cargueros por tramo, esto permitirá que las estaciones de origen, tránsito y destino en toda la Red, puedan obtener la información de la hoja de peso y Notoc actualizada.

10.5.6.3 Responsabilidades

- a) El personal del área de Operaciones Terrestres en toda la red, tendrá la responsabilidad de subir las hojas de pesos y Notoc en sistemas Flightwacht y a la vez también podrán descargarlas.
- b) El personal del área de Operaciones de Carga en toda la red, solo podrán descargar las Hojas de pesos y Notoc desde el sistema Flightwacht.
- c) Excepciones, las estaciones de AMS y FRA están exceptuadas de este punto hasta nuevo aviso.

10.5.6.4 Tránsitos

Considerando que es probable que las cargas que realicen transito directo sean cambiadas a una posición distinta a la original informada en el NOTOC, el personal de Operaciones de Carga de la estación de transito directo debe:

- a) Descargar tanto las hojas de peso como los Notoc
- b) Hacer las correcciones que corresponda en el NOTOC descargado desde la Estación de origen (Favor ver **Nota 1**)
- c) En la casilla "Preparado por" y "Cargado como se muestra", los nombres del NOTOC de origen deben ser anotados agregando la palabra "firmado". Esto es para indicar que la estación mantiene la copia de un documento original que fue firmado en origen.
- d) La casilla "Loaded Ramp Supervisor Signature"(***) debe ser completada con el nombre y la firma de la persona que efectuó los cambios.
- e) Este NOTOC debe ser retenida en la Estación de parada intermedia en donde se efectuó el transbordo.

Nota 1: Para las cargas en tránsito o con conexión informadas con NOTOC, deberán cumplir con las mismas condiciones de acuerdo a los tiempos de conexión o tránsitos informados en el boletín "Tránsitos en el mismo avión y/o cambio de operador y/o N° de vuelo".

10.5.6.5 Proceso

a) Download de Hoja de Peso y Notoc

- Ingresar a la pantalla Flight Information, seleccionar vuelo.

Flight Information

FLIGHT

AIR LINE	: L7	ROUTE	: POA - BOG - MIA
FLIGHT	: 1822	STATUS	: R
REGISTRATION	: N418LA	SCHED FLIGHT DATE	: 19-OCT-09

DATE/ TIME

REAL FLIGHT DATE	: 19-OCT-09	ETD.	: 23:00
WEEK	: 42		

Leggs | Crew/Pax | Booking | Est Costs

From	To	Date	Time	AT	BT	FLT Time	S.O.	G.T.	Payload MAX	Kilos LDM	Underl	Status	Route
POA	BOG	19-OCT-09	23:00	00:00	04:45	00:00	C	00:00	57,000	0	57,000	S	
BOG	MIA	20-OCT-09	07:00	00:00	10:40	00:00	C	00:00	119,500	0	119,500	S	

CLOSE

- Seleccionar LDM/CPM

Flight Legg Properties

Selected leg: MIA - MAO

AIR LINE : L7 **ROUTE** : MIA - MAO - MDE
FLIGHT : 1823 **STATUS** : D
REGISTRATION : N312LA **SCHED FLIGHT DATE** : 23-MAR-10
LEG : MIA - MAO

Info | **MVT** | **LDM/CPM** | **Delay Time**

MESSAGE Departure
 Created in : Flight Watch Web

MVT
 L7-1823/23-03.N312LA.MIA.
 AD 23.1650/1709 UTC
 EA 2136 UTC MAO
 ALT SBSH
 DL 1/0000 (OT) ON TIME / ITIN
 SI:FR/OPS/MIA/

NEW ARRIVAL | MODIFY ARR/DEP | VIEW

CLOSE

- Seleccionar Export Excel S.Weight o Export Excel Notoc

Flight Legg Properties

Selected leg:		EZE - SCL	
AIR LINE	: UC	ROUTE	: AMS - FRA - VCP - EZE - SCL
FLIGHT	: 1501	STATUS	: A
REGISTRATION	: N772LA	SCHED FLIGHT DATE	: 10-FEB-11
LEG	: EZE - SCL		

Info MVT LDM/CPM Delay Time

MESSAGE:

```

LDM
UC-1501/10/02.N772LA.33P.7.EZE.
SCL.TW70398.AR/2797.BR/988.CR/1935.DR/2558.ER/2608.FR/1540.GR/1545.HR/2305.
JR/2285.KR/3525.LR/3510.MR/3595.PR/1510.R/1270.AL/2515.BL/1044.CL/2225.DL/2
255.EL/2874.FL/1075.GL/1490.HL/2320.JL/2710.KL/3445.LL/1045.ML/3860.PL/1510
.22P/1762.23P/2330.31P/965.32P/1035.41P/1150.42P/2698.BLK/119.
TOF36200
TF13200
ZFW213169
SI#CREW:A.DIAZ/J.PRAT/LM C.DUARTE//
SI#TX:M.GUZMAN/M.BROUGHTON/C.CERON/R.GARCIA/
SI#HAZMAT:AR-AL-CR-GL-JL/
SI#SLDS/
SI#DARIO/
    
```

Export Excel S.Weight Export Excel Notoc
MODIFY VIEW
CLOSE

- Seleccionar Botón Abrir

Descarga de archivo

¿Desea abrir o guardar este archivo?

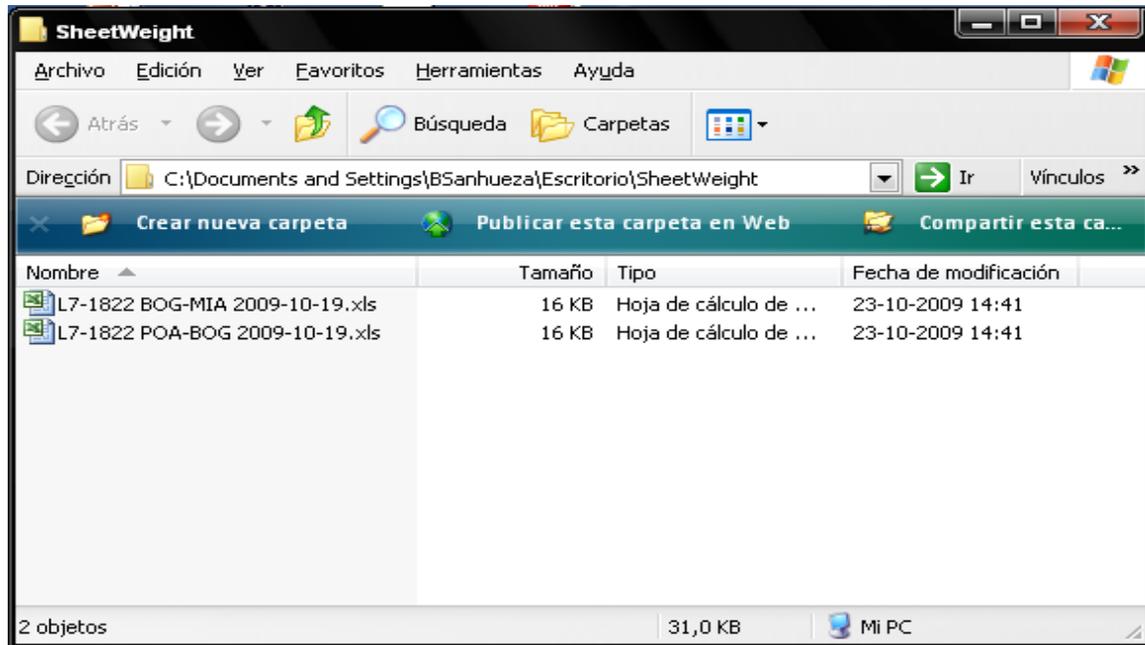
 Nombre: SheetWeight.zip
Tipo: WinZip File, 4,51 KB
De: wlsbeta52

Abrir Guardar Cancelar

Preguntar siempre antes de abrir este tipo de archivos

Los archivos procedentes de Internet pueden ser útiles, pero algunos archivos pueden dañar potencialmente su equipo. Si no confía en el origen, no abra ni guarde este archivo. [¿Cuál es el riesgo?](#)

- Seleccionar hoja de peso o Notoc de acuerdo al tramo correspondiente.



10.5.6.6 Consideraciones

- La hoja de pesos y/o Notoc en formato Excel, será almacenada en una base de datos.
- La hoja de pesos y/o Notoc se carga en sistema Flightwatch por tramo del vuelo.
- Una hoja de peso y/o Notoc por tramo, puede ser subida al sistema más de una vez, la nueva hoja de pesos o Notoc borra la anterior.
- Al momento de descargar, se muestran todas las hojas de peso y/o Notoc por tramo asociadas al vuelo.

10.5.7 Ingreso de Peso en el Sistema Altéa FM (Amadeus)

10.5.7.1 Para los vuelos operados por la compañía aérea cliente TAM Lineas Aéreas S.A. el procedimiento para información de peso es realizado por el sistema Altéa FM (Amadeus).

10.5.7.2 El responsable por la operación de carga deberá ingresar al sistema Altéa FM para solicitar la liberación de espacio en la utilización de carga en las bodegas de las aeronaves, informando el peso total, ULD si es aplicable, tipo de servicio, prioridad y cargas especiales.

10.5.7.3 Al ingresar al Sistema Altéa FM (Amadeus), abrir la pantalla Shift Summary en el Load Control para visualización de los vuelos. En la pantalla Freight en Applications, seleccionar el vuelo previsto para embarque de cargas.

Ejemplo:

Bulk Narrow	Dest	Net Weight	Est	Commodity	T	Location
BLK	CGH	1		C	T	41
BLK	CGH	58		C	T	41
BLK	CGH	19		C	T	51

Priority	DG / SL	Inbound Flight	Description	Onward Dest	ROB
31			Próximo día		
30			Próximo Vuelo		
32	RDS ICE		Convencional		

Leyenda:

Casilla	Procedimiento
Bulk Angosto	BLK (Vuelo no paletizado) y ULD (Vuelo paletizado)
Dest	Destino
Net Weight	Peso
Est	No aplica
Commodity	"C" (Carga)
T	"T" (Carga en Tránsito)
Location	Llenado por el DOV
Priority	30- Próximo vuelo y Cargas Especiales (HUM, AVI y
	31- Próximo día
	32- Convencional
DG/SL	Informar cual tipo de carga (especial o peligrosa). Ingresar DeadLoad Details.
Inbound Flight	Solo si aplica
Description	Tipo de Servicio (Próximo vuelo, Próximo día o convencional)
Onward Dest	No aplica
ROB	No aplica

Nota: La prioridad de embarque será de acuerdo con los datos completados en los ítems Priority y Description.

10.5.7.3 Los plazos estipulados para envío de las informaciones de peso al DOV son:

- Vuelos no-paletizados: 1h30min antes de la salida;
- Vuelos paletizados: 2h30min antes de la salida.

10.5.7.4 Es de responsabilidad del colaborador de operaciones averiguar si el DOV (Despacho Operacional de Vuelo) realmente consideró el peso programado en el vuelo y planifico la cantidad de peso de acuerdo con las cargas en tránsito.

Si constatase alguna divergencia de peso, el DOV (Despacho Operacional de Vuelo) deberá ser accionado por la estación.

10.6 REPORTE DE CONTENEDORES MONTADOS EN HOJA DE PESOS E INGRESO A CRONOS**10.6.1 Alcance**

Aplica a todas las estaciones de la red de carga que operan con aviones de fuselaje ancho.

10.6.2 Objetivo

Destacar la importancia de declarar correctamente los contenedores montados sobre pallets en la hoja de peso y su correcto ingreso en sistema Cronos tanto del elemento base como del contenedor sobre el mismo.

10.6.3 Proceso

Si durante la preparación de un vuelo, se hace necesario montar un contenedor (cargado o sin carga) sobre una bandeja o pallet (PMC-PAJ-PAG), este elemento debe ser declarado en la hoja de peso, junto al pallet que sirve de base.

La manera de declarar ambos elementos en la hoja de peso, quedara a criterio del personal de operaciones de carga, quienes tienen la obligación de informar de forma oportuna y clara la información completa de los elementos de carga que se están enviando al avión.

10.6.4 INGRESO DE ELEMENTOS MONTADOS EN SISTEMA CRONOS

Se debe ingresar en sistema, tanto el elemento base, como el contenedor sobre el mismo, el proceso de ingreso es similar al ingreso de las Tongas, se debe ingresar la base, y dentro de este elemento, el contenedor (con o sin carga), para luego distribuir el contenido de este último en sistema de forma normal.

Ejemplo:

ULD Build Up

Type **PMC** Number **1** Owner **LA** Origin **SCL** Destina. **SCL** F. Dest. **EZE** Deck **BREAK** IHC **BREAK** Gross W. **166**

Observation

CNM	AWB	Pcs Build Up	Ori	Dest.	SHC	Commodity	Delete
	045-86558673	2	SCL	EZE		COMAT	

CNM AWB Pcs Build Up  **Total AWB (1)**

ULD Type	Number	Owner	Delete
DQF	1	LA	

Type Number Owner  **Total Pallet (1)**

Full Build Up View **Awbs** **Refresh** **Close** **Save**

Nota: Todo elemento debe ser declarado en la hoja de peso e ingresado a Cronos.

10.7 ENVIO DE DOCUMENTACION DE CARGA

10.7.1 Alcance

Aplica a las estaciones que operan vuelos internacionales y domésticos (incluyendo carga internacional a bordo en vuelos domésticos en Brasil), con excepción de las operaciones de carga doméstica en Brasil en aviones pasajeros.

10.7.1.1 Objetivo

Definir el procedimiento para el envío de documentos de carga en aeronaves, así como estandarizar el uso de sobres y bolsas que son utilizados para este propósito.

10.7.2 Tipo bolsas y sobres que se utilizarán al enviar documentos de carga

Los tipos de bolsas y sobres mostrados a continuación son el material exclusivo y obligatorio de uso en el despacho de los documentos de carga dentro de la red del operador, los cuales son **reutilizables**.

10.7.2.1 Bolsas

- a) Las bolsas de plástico se deben utilizar para el envío de documentos en grandes cantidades, es decir, cuando en el sobre (**punto 10.7.2.3**) no es suficiente para el alojamiento de los documentos.
- b) Existen 2 tipos de bolsas que se utilizan para identificar los documentos que amparan cargas con destino a una estación (**color blanco**) como así mismo los que amparan cargas en tránsito por esa estación (**color naranja**) que deban ser conectados a otros destinos en vuelos del operador u otros trasportistas.
- c) Las dimensiones de ambas bolsas son 60 X 50 cm. Pueden ser cerradas fácilmente y en forma rápida mediante una cuerda que hace que estas bolsas sean reutilizables.



10.7.2.2 Como cerrar las bolsas:

Tire de la cuerda de ambos extremos hasta que la bolsa este cerrada. Luego ate la cuerda en una forma en que ella pueda ser desatada con facilidad en la estación de destino sin que la bolsa se destruya:

Figura A



Figura B



10.7.2.3 Sobres

Los sobres son de aplicación para el envío de documentos en pequeñas cantidades, de lo contrario los documentos deben ser enviados en bolsas como se especifica en el **punto 10.7.2.1**.

Existe 2 tipos de sobres para identificar los documentos que amparan cargas con destino a una estación en particular (**color café**) como asimismo los documentos que amparan cargas en tránsito por esa estación (**color naranja**) que deban ser conectados a otros destinos en vuelos del operador o de otros transportistas.

- a) **Sobre Color Café:** Sus dimensiones son 40 X 30 cm, con un fuelle de 8 cm. Puede ser cerrado fácilmente mediante una cuerda agregada a la lengüeta en la parte posterior del sobre, lo que hace que el sobre sea reutilizable (ver la figura a continuación).



- b) Sobre Color Naranja: Sus dimensiones son 40 X 30 cm, con un fuelle de 8 cm. Puede ser cerrado fácilmente mediante una cuerda agregada a la lengüeta en la parte posterior del sobre, lo que hace que el sobre sea reutilizable (ver la figura a continuación).



10.7.2.4 Como cerrar los sobres:

Figura A

Figura B



Los sobres cuentan con un sistema de cierre basado en un cordón.



El cual se debe tomar de la punta, girar alrededor del seguro inferior, hasta que acabe el cordón.

- 10.7.2.5 Cada vez que la estación de Origen envíe la carga adjunta a la guía aérea, es decir, la carga y la guía aérea dentro de la bolsa/ sobre de documentos, deberá pre-alertar a la estación de destino.

10.7.2.6 Sobres adjuntos como Carga

Cada vez que la estación de origen tenga que enviar algún "sobre" como carga, este podrá ser enviado:

- Dentro del sobre/bolsa donde se enviarán el resto de las guías aéreas,
- O en el bulk o ULD.

En todos estos casos, el personal de la estación de origen debe alertar vía email a la estación de destino indicando la ubicación del sobre (el cual en sistema podrá estar distribuido en el Bulk o en un ULD según donde haya sido ubicado). La estación de destino debe dar acuso de recibo del email de alerta, que confirmará estar al tanto de la ubicación del sobre. Adicionalmente, también se podrá comunicar vía telefónica siempre y cuando quede respaldo por escrito vía email.

10.7.3 Uso de las bolsas y sobres en el despacho de la documentación

El personal de Operaciones de Carga de la estación de origen del vuelo debe cumplir con las siguientes instrucciones en el uso de las bolsas y sobres en el despacho de la documentación de cada vuelo:

10.7.3.1 Las bolsas plásticas de color blanco o naranja, según sea apropiado, son para ser utilizadas solamente en el caso de grandes cantidades de documentos [ver **10.7.2.1** a) más arriba].

10.7.3.2 Los sobres de color café o naranja, según sea apropiado son para ser utilizados en el despacho de pequeñas cantidades de documentos [ver **10.7.2.3** a) y b) más arriba].

10.7.3.3 El orden y forma de distribuir la documentación de carga (guías aéreas y manifiestos) según ruta de los vuelos y sus conexiones debe ser el siguiente:

- a) Guías aéreas Origen – Destino del vuelo con ruta directa: sobre/bolsa color blanco.
- b) Guías aéreas Origen – Destino del vuelo con tránsito indirecto (tiempo mayor a 120 minutos): sobre/bolsa naranja.
- c) Guías aéreas Origen – Destino del vuelo con tránsito directo (tiempo menor a 120 minutos): sobre/bolsa naranja,
- d) Los sobres y bolsas deben ser marcados con los vuelos correspondientes en las líneas asignadas con este fin, incluido el vuelo en tránsito directo si aplica, y no mal utilizar este espacio, como por ejemplo no utilizar todas las líneas disponibles en indicar el vuelo.

10.7.3.4 Ejemplo del proceso

- a) Ruta del avión BOG-MIA-AMS, en este ejemplo se muestran los distintos sobres/bolsas que se deben preparar desde origen a destino del vuelo y la estación de tránsito del vuelo (cuando corresponda).

Origen	Estación de descarga	Estación de destino de la carga	Color de sobre/bolsa	Sobre/bolsa debe ser marcado con lo siguiente:	Tiempo de tránsito
BOG	MIA	MIA	Blanco	Vuelo correspondiente en una línea asignada con este fin	N/A
BOG	MIA	SFO-YYZ-SCL-etc.	Naranja	Vuelo correspondiente en una línea asignada con este fin	Mayor a 120 minutos
BOG	MIA	EZE	Naranja	Vuelo correspondiente en una línea asignada con este fin.	Menor a 120 minutos (tto directo) *
BOG	AMS	AMS	Blanco	Vuelo correspondiente en una línea asignada con este fin	N/A
BOG	AMS	FRA	Naranja	Vuelo correspondiente en una línea asignada con este fin	Mayor a 120 minutos
MIA	AMS	AMS	Blanco	Vuelo correspondiente en una línea asignada con este fin	N/A
MIA	AMS	LHR-CDG-etc.	Naranja	Vuelo correspondiente en una línea asignada con este fin	Mayor a 120 minutos
MIA	AMS	FRA	Naranja	Vuelo correspondiente en una línea asignada con este fin.	Menor a 120 minutos (tto directo) *

* Este caso se puede dar tantas veces como cargas en tránsito directo con destinos diferentes existan.

Realizar distribución manual de cada vuelo (se adjunta formato: [http://lansite/matrix/CodigoFuenteBiblio\CARGO%20DISTRIBUTION\(1\).xls](http://lansite/matrix/CodigoFuenteBiblio\CARGO%20DISTRIBUTION(1).xls))

CARGO DISTRIBUTION								
FLIGHT		LA	445	ORIGEN		SCL		
FLIGHT TYPE		PAX		SUPERVISOR		MGONZALEZH		
Nº ULD	ULD	ULD Type	AWB	Gross Weight (Kg)		Nature of goods	Destination 1	Destination 2
LA 14123	PMC	PALLET	45 52267051	4202		Salmon	EZE	MIA

10.8.3.2 Enviar distribución de vuelo:

Una vez despachado el vuelo, y en un tiempo no superior a 1 hora, enviar vía correo electrónico la distribución del vuelo a las estaciones de tránsito (si aplica) y destino, indicando si existen cargas especiales (HUM, DGR, AVI, LHO, VAL, etc.), cargas en tránsito directo, u otra indicación relevante. Para el envío de copias de guías aéreas, manifiestos, etc., favor ver punto **10.8.3.3**.

Generar y conservar un archivo por cada vuelo que contenga a lo menos la reserva (incluyendo el feedback de las guías que no volaron), hoja de trabajo, hoja de peso, distribución, manifiesto, copia de las master para su ingreso, etc., para luego conservarlos en un archivador separado, con el fin de que una vez reestablecidos los sistemas, de este archivador sean sacados los vuelos y regularizados. Las estaciones que cuenten con un sistema paralelo para conservar la información (ej. Exim en MIA)

Una vez reestablecidos los sistemas y en un tiempo no superior a 5 horas para toda la red y de 8 horas para la estación de MIA, deberán regularizar los vuelos salidos, cargas parciales, movimientos de guías aéreas con cambios de vuelos, distribuciones, cierres de vuelos, etc.

10.8.3.3 Transmisión a Aduanas de destino

El personal de Operaciones de Carga Exportaciones deberá enviar vía scan o fax copias legibles de todos los documentos que las aduanas locales solicitan (ej. Awb, Hawb, manifiesto.), los cuales están publicados en los distintos procedimientos red y boletines locales (ej. USA, Ecuador, Perú, etc.), en los tiempos indicados en estos mismos, como por ejemplo:

- a) USA: Operaciones de carga de la estación de origen del vuelo deberá enviar (scan o fax) copias de los manifiestos del vuelo y copias de guías aéreas (directas o MAWB), copias de los manifiestos concernientes a las HAWB's y copias de HAWB (si aplica), a lo menos en los tiempos que se especifican a continuación:
 - Para los vuelos procedentes de países al Sur del Ecuador (e.g. LIM, SCL, BUE, VCP, etc.) y desde Europa, 5 horas antes de la llegada del vuelo a destino.
 - Para los vuelos salidos desde puntos al Norte del Ecuador (e.g. CCS, BOG, PTY, MEX, etc.), al menos 45 minutos antes de la hora real de salida del vuelo (hora real de despegue del vuelo).

10.8.3.4 El personal de Importaciones de Carga, deberá:

- a) Revisar el e-mail enviado por origen, verificando si existen cargas especiales u otra indicación relevante.
- b) Enviar copias de documentación recibidas vía scan o fax a Customer Service (si aplica), para que éstos avisen a los clientes.
- c) Posterior al reestablecimiento de los sistemas y en un tiempo no inferior a 8 horas (con el fin de que las anomalías sean las reales) deberán bajar los DFR de los vuelos.

10.9 LISTADO PARA REALIZAR FEEDBACK OPERACIONAL

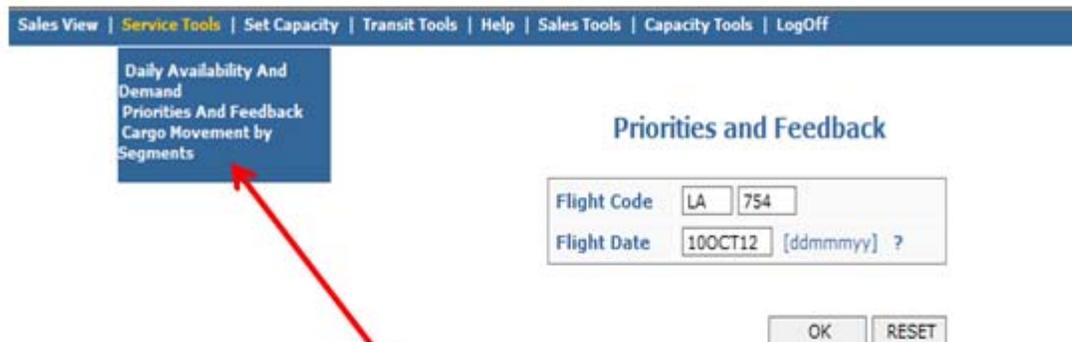
El personal de operaciones de carga, deberá utilizar correctamente una de las razones que detalla el listado para realizar el Feedback Operacional cada vez que una carga no sea transportada (este listado solo contiene las opciones más utilizadas, el usuario debe reflejar fielmente en el sistema de Feedback, la opción que mejor represente la realidad de la carga que se esté trabajando)

#	Razón feedback Booking (NO NWH)	Descripción
1	CAO Restriction	Awb con marca ONLY CAO en recepción documental, bookeada en avión PAX.
2	No Show warehouse/doc	Carga/documentos no presentes a la hora despacho vuelo. Aplica solo si whr y recepción documental son obligatorias en posta de trabajo.
3	No Show warehouse	Carga no presente al cierre de tráfico del vuelo. Aplica solo si whr es obligatorio en la posta.
4	No Show doc	Documentos no presente al cierre de tráfico del vuelo. Aplica solo si recepción documental es obligatorio en la posta.
5	Late Show warehouse/doc	Aplica cuando recepción de carga y documentos son posteriores al cut off time del vuelo. Aplica solo si son obligatorias recepción documental y whr.
6	Late Show warehouse	Aplica cuando la recepción de carga se realiza en forma posterior al cut off time. Aplica solo si whr es obligatorio en la posta.
7	Late Show doc	Aplica cuando la recepción de documentos se realiza en forma posterior al cut off time. Aplica solo si recepción documental es obligatoria en la posta.
8	Booking out capacity release	Booking asignado al vuelo, posterior al corte capacity. Carga sin prioridad.
9	Low priority	Carga con prioridad mayor a 1 que no es considerada por disponibilidad.
10	Documents incomplete	Status de recepción documental incompleta (falta de certificado, permiso, etc., válido para la combinación commodity-destino carga)
11	Not applicable to aircraft type (measures) - No apta tipo aeronave (medidas)	Carga no apta para tipo de avión
12	Lost Cargo - Carga perdida	Carga perdida o no encontrada en bodega
13	Lost document - Documento extraviado	Documentos perdidos o no encontrados en gaveta.
14	Others client	Razones varias del cliente : Carga retirada, documentos retirados, etc. Responsabilidad cliente

#	Razón feedback Booking (NO NWH)	Descripción
15	Others LAN	Cualquier problema operacional (Rampa-Tractado-Bodega).
16	No availability - Falta disponibilidad en el avión	Carga prioridad 1, que no es considerada en avión por disponibilidad.
17	Export Mistake - Error de Export	Carga y documentos disponibles, con alta disponibilidad y no volados. Razones operacionales.
18	Take off before ETD - Salida del vuelo antes de ETD	Salida del vuelo antes de lo programado.
19	Cargo without doc - Transit	Carga transito sin documentos o falta de originales.
20	On Hold	Carga On Hold (DDGG - Retenido por autoridad - Retenido a solicitud de cliente)
21	Cargo Flown (Carga Volada)	Carga volada en vuelo anterior (adelanto). La AWB no se encuentra disponible para volarla porque ya esta FLOWN/ FLIG.

10.9.1 Pasos a Seguir para Ingresas a Sistema Feedback Operacional

En Sistema BOOKING I/O, menu “Service Tools”, opcion “Priorities and Feedback”



Seleccionar Opción “Priorities And Feedback”
En Menu “Service Tools” (Esta opción solo permite visualizar y descargar información de vuelos Priorizados por RM, si el vuelo aún no ha sido cerrado por estos mismos, la información de dicho vuelo no estará disponible en este sistema)

Sales View | **Service Tools** | Set Capacity | Transit Tools | Help | Sales Tools | Capacity Tools | LogOff

Daily Availability And Demand
Priorities And Feedback
Cargo Movement by Segments

Priorities and Feedback

Flight Code	LA	754
Flight Date	10OCT12	[ddmmmyy] ?

OK RESET

En opción "Flight Code" se ingresa Prefijo de Aerolínea en la primera casilla y numero de vuelo en la casilla siguiente.

En opción "Flight Date" se ingresa Fecha de Salida de Vuelo (con el formato DDDMMMAA sin separaciones, puede ser ingresado tanto manualmente como con la ayuda del calendario que aparece al clicar en "?")

Al ingresar información de vuelo, se da click en "OK" (El botón "Reset" limpia todos los recuadros anteriores, por lo que se puede utilizar para comenzar una nueva búsqueda)

[Service Tools](#) | [Set Capacity](#) | [Transit Tools](#) | [Help](#) | [Sales Tools](#) | [Capacity Tools](#) | [LogOff](#)

Daily Availability And Demand
Priorities And Feedback
Cargo Movement by Segments

Priorities and Feedback

LA754 10OCT12 SCL-GRU

Airport Origin	Airport Destination	Flight Allotment (kgs)	Volume Allotment (m3)	Booking Weight (kgs)	Booking Volume (m3)	Sales Closed	Sales Briefing	Capacity Closed	Capacity Briefing	Booking Non Manf	Express	Print	Summary Print
SCL	GRU	0	0	538	1.13	N	Y	Y	Y	<input type="checkbox"/> View	View	View	
SCL	ALL	0	0	538	1.13	N	N	Y	Y	<input type="checkbox"/> View	View	----	

<< BACK

En la siguiente página, podemos seleccionar las guías de nuestro vuelo por tramo, se utiliza la columna "Booking" y al hacer click en la opción "View" el sistema desplegara todas las guías de dicho vuelo según la fila de tramo seleccionada (en este caso SCL-GRU o SCL-ALL)
La casilla "Non Manf" tiene la función de Omitir en el siguiente listado (imagen siguiente), las guías que ya figuran manifestadas en el vuelo, solo mostrando las guías no manifestadas, se sugiere utilizar esta casilla cuando el vuelo no sufrirá más modificaciones y todo lo manifestado, es lo que realmente estará volando

Priorities and Feedback

LA754, 100CT12, SCL-GRU, 0 (kgs), 0 (m3), Time Capacity Cut 100ct12 01:41:28 PM, ETD 100ct12 14:50:00, OPT 01:08:32 hrs.

Group By SEGMENT

	Cont.	Total Gross	Total Chw	GRU
Prio(1)	8	14042	14067.99	14042
Prio(2)	0	0	0	0
Rest	4	1061	1096.3	1061
Total	12	15103	15164.29	15103

SCL-GRU (Capacity User : GYBENESC)

Status On-Hold(BOH)

CONFIRM WEIGHT 31651.0

STAND BY WEIGHT 0.0

Feedback User List

View	Seq	Cargo	AWB	Qty	UoM	Asmt	Commodity	Product	Doc	Y	Src	Rest Approach			Skrt	Booking	Booking	Booking	Known	Sls	Flight	Flight
	Priority	Status					Book					Pcs	Wei	Val	Ship	Status	Type	Distribution	Shipper		Code	Date
	1	OK	45-85200124	SCL	GRU	NEWPORT CARGO S.A.	SALMON	STD	Y	W		275	9490.0	56.94	NO	BCF	LOOSE	X	<input type="checkbox"/>	F		
Feedback Remarks:																						
	1	OK	45-91160145	LAX	GRU	EXPEDITORS INTL OF WASHINGTON INC	MEDICINES AND VACCINES (PHARMA PERISHABLE)	STD Lower D	Y	W		3	704.0	2.88	NO	BCF	LOOSE		<input type="checkbox"/>	F		
Measures: SOURCE:WHR;CONSOLIDATED:1pc47x35;1pc47x32x26;1pc49x41x42;																						
Booking Remarks: YP																						
Feedback Remarks:																						
	1	OK	45-89930735	LAX	GRU	CLEARFREIGHT (A CALIF. CORP)	OTHER DRUGS	STD Lower D	Y	W		1	3.0	0.03	NO	BCF	LOOSE	X	<input type="checkbox"/>	F		

Bajo la primera línea, se despliega este reporte en pantalla, el cual permite seleccionar vuelo de destino y motivo de reasignación, dichos motivos deben reflejar con exactitud lo que realmente sucede con la carga

Priorities and Feedback

LA754, 10OCT12, SCL-GRU, 0 (kgs), 0 (m3), Time Capacity Cut 10Oct12 01:41:28 PM, ETD 10Oct12 14:50:00, OPT 01:08:32 hrs. Group By SEGMENT

	Cats.	Total Gross	Total Cbr	GRU
Prio(1)	8	14042	14067.99	14042
Prio(2)	0	0	0	0
Rest	4	1061	1096.3	1061
Total	12	15103	15164.29	15103

SCL-GRU (Capacity User : GYBENESC)

Status On-Hold(BOH)

CONFIRM WEIGHT 31651.0

STAND BY WEIGHT 0.0

Feedback User List

View	Car	Cargo	AWB	Of	Dis	Agent	Commodity	Product	Disc	Src	Best Approach	Short	Booking	Booking	Booking	Known	Sta	Flight	Flight	
	Priority	Status					Book				Pcs	Wgt	Vol	Status	Type	Distribution	Shipper	Code	Date	
<input type="checkbox"/>	1	OK	45-85200124	SCL	GRU	NEWPORT CARGO S.A.	SALMON	STD	Y	W	275	9490.0	58.94	NO	BCF	LOOSE	X	F		
Feedback Remarks:																				
<input type="checkbox"/>	1	OK	45-91160145	LAX	GRU	EXPEDITORS INTL OF WASHINGTON INC	MEDICINES AND VACCINES (PHARMA PERISHABLE)	STD Lower D	Y	W	3	704.0	2.88	NO	BCF	LOOSE	X	F		
Measures: SOURCE:WHR;CONSOLIDATED(1pc47x32x35;1pc47x32x26;1pc49x41x42);																				
Booking Remarks: YP																				
Feedback Remarks:																				
<input type="checkbox"/>	1	OK	45-89930735	LAX	GRU	CLEARFLEIGHT (A CALIF. CORP)	OTHER DG (DG)	STD Lower D	Y	W	1	3.0	0.03	NO	BCF	LOOSE	X	F		

3.

1.

2.

En la siguiente lista figuran los siguientes campos

- 1.- Este recuadro indica el estado de la carga, si vuela o no (si la carga no vuela, se debe cambiar el contenido de esta casilla a "NF", con lo que se activan las casillas 2 y 3
- 2.- en estas dos casillas se debe indicar el Vuelo (prefijo junto a número de vuelo, sin separación) y la fecha del mismo (formato ddmmaa, o con la ayuda del calendario mostrado más arriba) al cual la carga será derivada para una próxima salida
- 3.- en esta casilla, se indica el motivo por el cual la carga no está volando en nuestro vuelo (Se deben seleccionar los motivos arriba listados, ante cualquier duda se debe recurrir a personal de ECC)

Selección de motivos

Priorities and Feedback

LA754, 10OCT12, SCL OPT 01:08:32 hrs. Group By SEGMENT

Total Chw	GRU
4067.99	14042
0	0
1096.3	1061
5164.29	15103

SCL-GRU (Capacity Use)

Status On-Hold(BOH)

CONFIRM WEIGHT 31

STAND BY WEIGHT 0.0

Feedback User List

View	Cap Priority	Cargo Status	
	1	OK	852

Feedback Reason :

Feedback Remarks:

Short Ship	Booking Status	Booking Type	Booking Distribution	Known Shipper	Sta	Flight Code	Flight Date [ddmmyy]
4	NO	BCF	LOOSE	X	<input type="checkbox"/>	NF	<input type="text"/> ?

<input type="checkbox"/>	OK	145-42010953	LIM	JFK	CAPITAL FREIGHT SUCURSAL DEL PERU	TEXTILES	STD	Y	W	SR	819.0	5.11	NO	BCF	LOOSE	X		NF	LA750	11OCT12	F
Measures: SOURCE:WHR;CONSOLIDATED TEXTILES:48pcs.5x.48x.36;10pcs.52x.5x.37;																					
Feedback Reason : ON-HOLD																					
Feedback Remarks:																					
<input type="checkbox"/>	OK	45-84473130	SYD	VCP	AIR LOGISTICS GROUP AUSTRALIA PTY LTD	GENERAL CARGO (CONSOL)	STD	Y	W	1	20.0	0.12	NO	BCF	LOOSE	X		NF	LA750	11OCT12	F
Measures: SOURCE:BOOKING;GENERAL CARGO:1pcs56x43x33;																					
Feedback Reason : LOW PRIORITY																					
Feedback Remarks:																					
Total: 260.12105.03.44																					

Una vez seleccionadas las razones de feedback y vuelos de destino de cada booking, se debe presionar botón "FEEDBACK". Es esta acción la que ejecuta la limpieza de pantalla Awb Screen de Cronos.

Total V
Total V

Flight Remarks
DISPONIBLE 24 POS CON 21 TON /// CONSIDERAR TODA LA CARGA QUE ESTE EN BODEGA
DESTINO GRU

Services Remarks

SRC: (B)Booking - (D)AWB - (W)Warehouse

<< BACK FEEDBACK PRINTABLE VERSION CLOSE FEEDBACK PREVIEW

<input type="checkbox"/>	-	OK	145-42010953	LIM	JFK	CAPITAL FREIGHT SUCURSAL DEL PERU	TEXTILES	STD	Y	W	58	819.0	5.11	NO	BCF	LOOSE	X	<input type="checkbox"/>	NF	LA750	11OCT12	?	F
Measures: SOURCE:WHR;CONSOLIDATED TEXTILES:48pcs.5x.48x.36;10pcs.52x.5x.37;																							
Feedback Reason : ON-HOLD																							
Feedback Remarks:																							

<input type="checkbox"/>	-	OK	45-84473130	SYD	VCP	AIR LOGISTICS GROUP AUSTRALIA PTY LTD	GENERAL CARGO (CONSOL)	STD	Y	W	1	20.0	0.12	NO	BCF	LOOSE	X	<input type="checkbox"/>	NF	LA750	11OCT12	?	F
Measures: SOURCE:BOOKING;GENERAL CARGO:1pcs56x43x33;																							
Feedback Reason : LOW PRIORITY																							
Feedback Remarks:																							

Luego, se debe presionar botón CLOSE FEEDBACK, el cual bloquea cualquier posibilidad de edición.

Total Weight NO FLIGHT: 16937 (kgs), Total Volume NO FLIGHT: 32.96 (m3)
Total Weight FLIGHT: 16937 (kgs), Total Volume FLIGHT: 32.96 (m3)

Flight Remarks
DISPONIBLE 24 POS CON 21 TON /// CONSIDERAR TODA LA CARGA QUE ESTE EN BODEGA
DESTINO GRU

Services Remarks

SRC: (B)Booking - (D)AWB - (W)Warehouse

<< BACK FEEDBACK PRINTABLE VERSION CLOSE FEEDBACK PREVIEW

<input checked="" type="checkbox"/>	O2	OK	45- 85164100	SCL	GRU	LAN AIRLINES SA	CONSOLIDATED	STD	N	B	This reservation has been moved.	NO	-	LOOSE	<input type="checkbox"/>	WF	LA750	11OCT12											
Measures: SOURCE:BOOKING;CONSOLIDATED:1pcx160x100x40;																													
Capacity Remarks: CHANGED BY GYEBENESC/SCLSV004																													
Feedback Reason : NO SHOW WAREHOUSE/DOC																													
Feedback Remarks: CHANGED BY GYEBENESC/SCLSV004																													
<input checked="" type="checkbox"/>	-	OK	145- 42010953	LIM	IPK	CAPITAL FREIGHT SUCURSAL DEL PERU	TEXTILES	STD	Y	W	SB	819.0	5.11	NO	BCF	LOOSE	X	<input type="checkbox"/>	F	-	-								
Measures: SOURCE:WHR;CONSOLIDATED TEXTILES:48pcx.5x.48x.36;10pcx.52x.5x.37;																													
Feedback Remarks: -																													
<input checked="" type="checkbox"/>	-	OK	45- 84473130	SYD	VCP	AIR LOGISTICS GROUP AUSTRALIA PTY LTD	GENERAL CARGO (CONSOL)	STD	Y	W	I	20.0	0.12	NO	BCF	LOOSE	X	<input type="checkbox"/>	F	-	-								
Measures: SOURCE:BOOKING;GENERAL CARGO:1pcx56x43x33;																													
Feedback Remarks: -																													
																			Total			368	17105	33.44					

Total Weight NO FLIGHT: 168 (kgs), Total Volume NO FLIGHT: 0.48 (m3)
Total Weight FLIGHT: 16937 (kgs), Total Volume FLIGHT: 32.96 (m3)

Flight Remarks
DISPONIBLE 24 POS CON 21 TON /// CONSIDERAR TODA LA CARGA QUE ESTE EN BOOEGA
DESTINO GRU

Services Remarks

SRC: (B)Booking - (D)AWB - (W)WareHouse

Quedando así...

The screenshot shows the Cronos AWB Screen interface. At the top, there are navigation tabs: Reception, Dispatch, Arrival, Delivery, Reports, and Administration. The user is logged in as Mauricio Gonzalez H. The flight details are as follows:

- Flight: LA 754
- Flight Date: 10OCT12
- Flight Type: PAX
- Traffic Supervisor: Nelson Espino
- Routing: SCL-GRU
- ETD: 10OCT12 14:50
- ATD: 10OCT12 14:50
- WHR Manager: Carlos Hein
- A/C: B767-300
- Registration: CCCXH
- Flight Status: ARRIVAL

Below the flight details are several buttons: Back, Refresh, AMS Report, Booking List, Build Up, Manifest, Desmanifest, Discrepancy, Check, and Open Traffic. The 'Booking List' button is highlighted with a red box and labeled 'Vuelo Cerrado'. An arrow points from this box to the 'Check' button.

The 'Booking List' section shows a table with 12 rows of booking information. The columns include P, Cia., B, AWB, D, S, B, U, Receipt, Ori-Des, S, Pieces, Gross Weight, Charge Weight, Comm., S, H, Product, Shipper, Agente, and Transit Flight.

P	Cia.	B	AWB	D	S	B	U	Receipt	Ori-Des	S	Pieces	Gross Weight	Charge Weight	Comm.	S	H	Product	Shipper	Agente	Transit Flight
1	LA		45-91153716	✓	F	✓		No Receipt	LAX-GRU	N	1/1/1/1	267.1	267.5	CONSO...	STD	Low	UTI UNI...	UTI UNI...	LA 601 0...	
1	LA		45-91160145	✓	F	✓		No Receipt	LAX-GRU	N	3/3/3/3	701.0	701.0	CONSO...	STD	Low	EXPEDI...	EXPEDI...	LA 601 0...	
	LA		45-84473130	✓	F	✓		No Receipt	SYD-VCP	N	1/1/1/1	20.0	20.0	CONSO...	STD		SUMMIT...	AIR LO...	LA 800 0...	
	LA		45-91160123	✓	F	✓		No Receipt	LAX-GRU	N	1/1/1/1	9.0	12.0	OTHER ...	STD	Low	EXPEDI...	EXPEDI...	LA 601 0...	
	LA		45-91170796	✓	F	✓		No Receipt	LAX-CGB	N	9/9/9/9	167.0	167.0	CONSO...	STD		TRANSG...	TRANSG...	LA 601 0...	
1	LA		45-91112545	✓	F	✓		No Receipt	YYZ-GRU	N	1/1/1/1	40.0	54.0	CONSO...	STD		EXPEDI...	EXPEDI...	UC 1103 ...	
1	LA		45-89930735	✓	F	✓		No Receipt	LAX-GRU	N	1/1/1/1	3.0	5.0	GENERA...	STD	Low	PHILIPS...	CLEARF...	LA 601 0...	
1	LA		45-84472603	✓	F	✓		No Receipt	SYD-VCP	N	5/5/5/5	741.0	1266.5	GENERA...	STD		THE GR...	AIR LO...	LA 800 0...	
1	LA		45-85069025	✓	F	✓		D(P)/FIS	SCL-GRU	N	100/100...	2640.0	2640.0	GENERA...	STD		CODEL...	TNT EXP...		
	LA		45-85146714	✓	F	✓		D(C)/FIS	SCL-GRU	N	1/1/1/1	213.0	213.0	CONSO...	STD		DHL GL...	DHL GL...		
1	LA		45-85200124	✓	F	✓		D(P)/FIS	SCL-GRU	N	275/275...	9490.0	9490.0	SALMON	STD		AUSTRA...	NEWPO...		
	UC		145-42010953	✓	F	✓		No Receipt	LIM-JFK	N	58/58/5...	819.0	852.0	CONSO...	STD		CAPITA...	CAPITA...	LA 601 0...	

Una vez cerrado el Feedback, Cronos desplegará información definitiva para un correcto cierre de vuelo

10.9.2 Excepciones

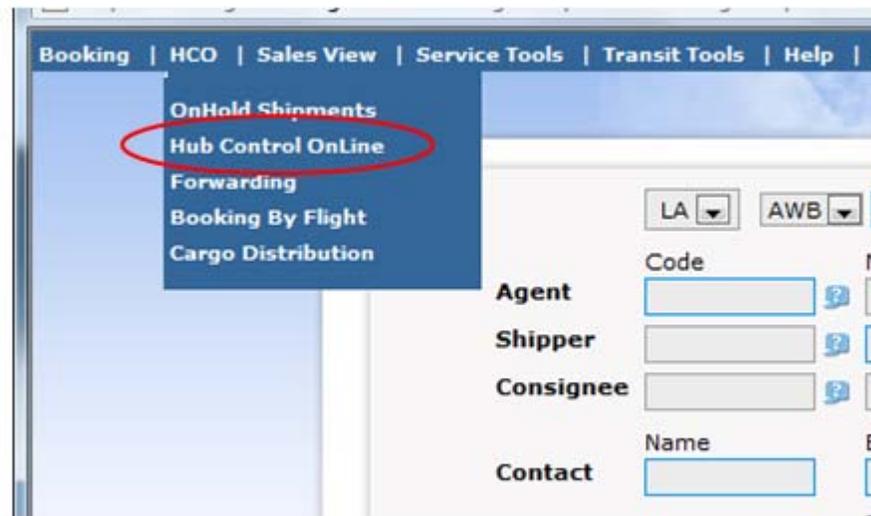
Razones manuales de feedback solo aplican en booking mientras exista priorización de RM.

- a) Sub-menu priorities and Feedback solo permite visualizar y descargar información una vez que el vuelo ha sido priorizado por RM.

Nota: Toda excepción a los pasos descritos, debe ser revisada y autorizada por la jefatura correspondiente.

10.9.3 Consideraciones:

- a) Cualquier modificación de ruta de una AWB en un vuelo específico, debe hacerse desde "Feedback Operacional", y no desde "Edit Routing", si se necesita utilizar esta última herramienta por algún problema, debe ser mediante previo aviso y con la autorización de la jefatura correspondiente.
- b) No se debe utilizar con este mismo fin, la Herramienta HCO (Hub Control) ya que a diferencia de "Edit Routing", genera discrepancias en sistema que pueden inducir a errores en otras áreas.



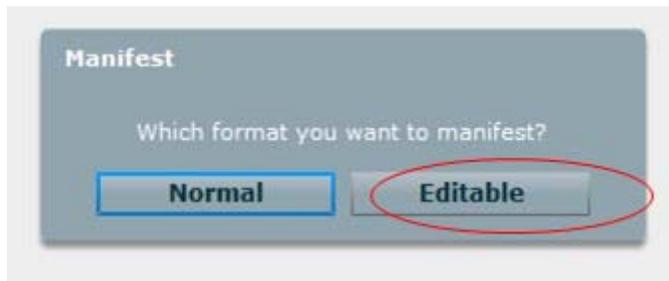
- c) Cabe señalar la importancia del correcto uso de "Feedback Operacional", ya que un mal manejo en los motivos, puede generar una información errónea al cliente, y afectar directamente a otras áreas involucradas en la operación.

10.10 MANEJO DE MANIFIESTOS EDITABLES EN CRONOS PARA VUELOS FLORIDA WEST

10.10.1 Debido a que la mantención para que el sistema Cronos genere automáticamente el nombre del operador según el vuelo se encuentra retrasada, todas las estaciones que despachen vuelos operados por Florida West deben modificar el nombre del operador en el manifiesto de carga de Lan Airlines a Florida West, esto se realiza con la opción Manifiesto editable al momento de manifestar las guía.

10.10.2 El personal de operaciones carga deberá:

- a) Realizar el proceso es exactamente igual al manifiesto normal, solo que al manifestar las guías damos click a “Editable”.



- b) Esto generara un manifiesto en formato Word completamente editable, luego solo se debe modificar el texto del operador a “Florida West” y continuar con el proceso normal.

Fuente		Párrafo		Estilos		
CARGO MANIFEST						
Owner or Operator	FLORIDA WEST	Flight	RF 554 18MAY13			
Aircraft	B767-300F	Point of Loading	ARTURO MERINO BENITEZ	SANTIA		
Registration	N422LA	Point of Unloading	MIAMI	MIAMI		
AWB Number	ORI/DEST	Number of packages	Nature of Goods	Gross Weight (Kgs.)	For use by owner or operator only	For office Only
45-86264216	SCL/MIA	7	COMAT HEAT SNIK	283.3	LAN AIRLINES S.A.	

10.10.3 Debido a restricciones en los permisos de la compañía FWIA en el territorio Boliviano, toda carga Ex - VVI debe indicar en "Point of unloading" "Miami" además de lo descrito en el punto **10.10.2**

Nota: La carga en tránsito o destino VVI queda exenta de este requisito, debiendo solo modificar el nombre del operador como se indica en el punto **10.10.2** al igual que el resto de las estaciones.

CARGO MANIFEST

Owner or Operator: FLORIDA WEST
 Aircraft: B767-300F
 Registration: N422LA

Flight: RF 554 18MAY13
 Point of Loading: ARTURO MERINO BENITEZ SANTIAGO
 Point of Unloading: MIAMI MIAMI

AWB Number	ORI/DEST	Number of packages	Nature of Goods	Gross Weight (Kgs.)	For use by owner or operator only	For official Only
45-86264216	SCL/MIA	7	COMAT HEAT SNIK	283.3	LAN AIRLINES S.A.	

10.11 IMPORT HANDLING CODE (IHC) EN CRONOS

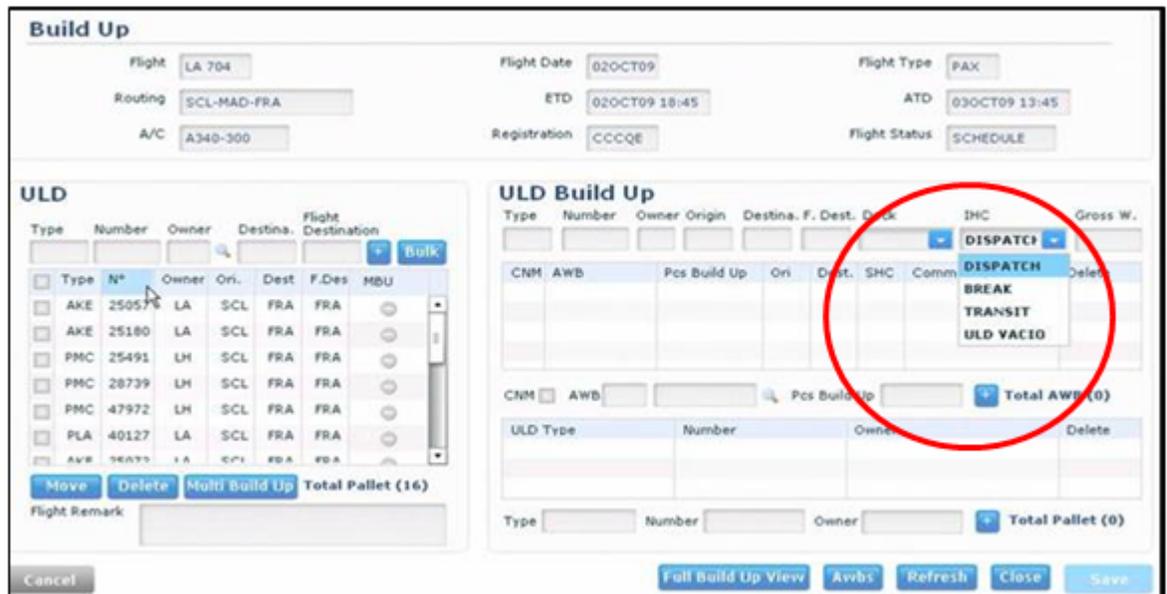
10.11.1 Ingreso en la distribución

El IHC es una opción que entrega el sistema para discriminar el manejo que se le debe dar a cada ULD en la estación de destino y/o tránsito (**ver figura 1**).

Al distribuir en el sistema, y luego de ingresar el ULD y los kilos asociados a este, el usuario deberá marcar la condición del elemento según aplique, de acuerdo a los siguientes códigos:

- a) **“BRAKE” (B)**: Se deberá utilizar el código “B”, cuando el ULD va a ser desarmado en la estación que se planificó según la distribución del vuelo.
- b) **“DESPATCH” (D)**: Se deberá utilizar código “D”, sí y solo sí, en la estación de origen se tiene certeza que en destino se entregará el ‘full pallet’ al cliente.
- c) **“TRANSIT” (I)**: Se deberá utilizar código “I”, cuando el ULD tenga conexión programada en la estación de tránsito (directo o indirecto). Este ULD no se debe modificar ni desarmar.
- d) **“ULD VACIO” (Z)**: Se deberá utilizar el código “Z”, cuando el ULD es transportado sin carga.

Figura 1



10.11.2 Cierre del Manifiesto y Distribución de cada Vuelo Export

Posterior al despacho de cada vuelo, y en caso de que sea necesario modificar ULD no embarcados (Stby, cambios de prioridad, etc.); estos cambios se deberán realizar, a más tardar, 2 horas después de la salida (Actual Time Departure, ATD).

Nota: Cualquier modificación después de este plazo no podrá ser rescatada por el sistema DFR.

10.12 REGULACION INTERNACIONAL APLICABLE A LAS MADERAS

10.12.1 Objetivo

Informar acerca de la normativa internacional que regula los embalajes de madera.

10.12.2 Aplicabilidad

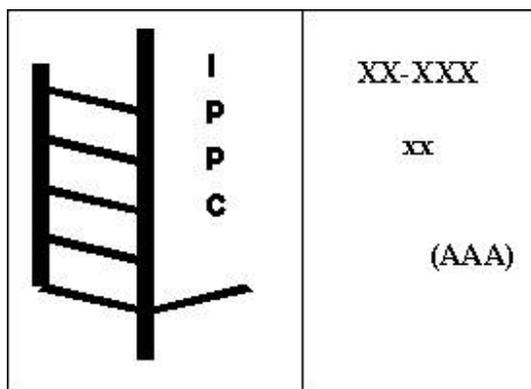
La Convención Internacional de Protección Fitosanitaria ha establecido medidas para el ingreso de embalajes de madera de un espesor superior a 6 mm, utilizados en el transporte y comercio internacional de cualquier mercancía, tales como: pallets de bodega, tarimas, cajones, jaulas, tambores, y cualquier otro tipo de elementos de madera.

Excluye el embalaje de madera procesada, tales como madera contrachapada, los tableros de partículas, los tableros de fibra orientada o las hojas de chapa que se han producido utilizando pegamento, calor y presión o una combinación de los mismos, el aserrín, la lana de madera, las virutas y la madera en bruto de un espesor menor a 6 mm. (*).

(*) Debido a regulación USDA, toda madera en bruto destinada a embalaje, debe ser tratada y timbrada con el sello de tratamiento fitosanitario, independiente de su espesor.

10.12.3 Preparación, despacho y marca

Personal de Operaciones de Carga (Exportaciones) al momento de la preparación de las cargas, en caso de necesitar materiales de handling para la paletización y despacho de las mismas, tales como plataformas de madera para distribución de peso, pallet de bodega para optimizar y lograr el contorno del avión, o cualquier otra madera adicional a las entregadas por los clientes, debe verificar que las maderas ostenten la marca distintiva de acuerdo al modelo que entregamos a continuación:



Explicación de los símbolos:

- IPPC** Son parte integrante de la figura, y su significado es: Convención Internacional de Protección Vegetal (Fitosanitarias)
- XX** Código ISO de dos letras del país (v.g. MX = México)
- XXX** Número único otorgado por la autoridad de cada país a la persona autorizada para el uso de la Marca
- xx** Abreviaturas de los tratamientos fitosanitarios. (**HT** para el tratamiento térmico, y **MB** en el caso de fumigación con bromuro de metilo)
- (AAA)** Código de identificación de la persona autorizada y fecha de aplicación del tratamiento. El código es opcional para el titular de la autorización, sin restricción de número de caracteres.

10.12.4 Recepción de destino

Personal de Operaciones de Carga (Importaciones) de la estación de destino al momento de la despaletización de los vuelos, deberá recolectar éstos materiales de handling y entregarlos a Exportaciones para ser utilizados nuevamente

10.12.5 Fechas de implementación

Las fechas de implementación de la normativa en los diferentes países están cambiando continuamente y pueden variar sin previo aviso. Por lo cual EE&PP Carga podría seguir enviando información adicional y actualizada acerca de esta regulación, a medida que esta nos sea proporcionada.

País	Fecha de Implementación/Entrada en vigencia
Argentina	1 de junio de 2005
Bolivia	1 de enero de 2006
Brasil	1 de junio de 2005
Canadá	16 de septiembre de 2005
Chile	1 de junio de 2005
China	1 de enero de 2006
Colombia	15 de septiembre de 2005
Corea del Sur	1 de junio 2005
Ecuador	16 de septiembre de 2005
Estados Unidos	16 de septiembre de 2005
Filipinas	Implementada desde el 1º de junio 2004, se aceptará el certificado fitosanitario como alternativa hasta la fecha de puesta en vigencia (enero de 2005.)
Hong Kong	Desconocida fecha de entrada en vigencia
India	Desde el 1º de noviembre de 2004 estará implementada. Se acepta certificación fitosanitaria del tratamiento del embalaje.
Israel	El 1º de Julio de 2004, desconocida fecha de entrada en vigencia
Japón	Desconocida fecha de entrada en vigencia
México	16 de septiembre de 2005.
Nueva Zelanda	Implementada desde el 1º de Agosto de 2003. Desconocida fecha de entrada en vigencia
Noruega	Implementada el 1º de julio 2004. Desconocida fecha de entrada en vigencia
Paraguay	Desconocida fecha de entrada en vigencia
Perú	1 de septiembre de 2005
Singapur	Desconocida fecha de entrada en vigencia
Sudáfrica	Marzo de 2005
Suiza	Implementada desde el 1º de julio 2004. Desconocida fecha de entrada en vigencia
Taiwán	21 de Septiembre se propuso fecha de adopción y el 1º de octubre de 2004 la fecha de aplicación. (No existen antecedentes de su exigencia)

País	Fecha de Implementación/Entrada en vigencia
Tailandia	Desconocida fecha de entrada en vigencia
Unión Europea: Alemania, Austria, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría Irlanda, Irlanda del Norte, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Suecia.	1º de Marzo de 2005
Uruguay	Desconocida fecha de entrada en vigencia
Venezuela	Abril de 2006

10.12.6 Aceptación destino o tránsito por USA

A diferencia del resto del mundo, los embarques con destino o en tránsito por USA que no cumplan con la normativa deberán ser retornados a la posta de origen o bien retenidos en la estación de tránsito. Por lo mismo y para evitar pérdidas de espacio en los vuelos de las rutas SB o demoras en el tránsito, se implementarán filtros en el procedimiento de aceptación de cargas, en el que básicamente se deberán seguir los siguientes pasos:

- a) Revisar que todos los embarques con embalaje de madera presenten las marcas de tratamiento fitosanitario (ver ejemplo de marca en punto **15.3.3**).
- b) En el caso de detectar un embarque de madera no tratada, el embarque no será aceptado y el personal de Operaciones de Carga notificará a Capacity.

10.12.6.1 En el caso de detectar un evento en destino, se avisará a Operaciones de Carga de la estación de origen y éstos últimos notificarán al área comercial.

10.12.6.2 En el caso de detectar un evento en la estación de tránsito, la carga quedará retenida, se avisará a Operaciones de Carga de la posta de origen y éstos últimos notificarán al área comercial, con tal de gestionar rápidamente la solución.

Nota: En aquellos casos de que el evento se detecte en destino, la responsabilidad ante las autoridades será siempre el expedidor, así como también la de asumir todos los costos asociados al evento.