

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE INGENIERIA

DISEÑO DE UN SISTEMA DE INFORMACION PARA EL
CONTROL DE EQUIPO ELECTRICO DE IMPORTACION

T E S I S

INGENIERO MECANICO ELECTRICISTA

(INDUSTRIAL)

AUTOR: RODOLFO SORIANO SANTANDER

1 9 8 4 .



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

C O N T E N I D O

2 Ej.

	PAGINA
1.0 Introducción	1
2.0 Prólogo	3
3.0 Reseña sobre Importaciones	6
4.0 Organismos del Gobierno Federal que influyen en una importación	24
4.0.1. SECOM	28
4.0.2. S.H.C.P.	30
4.0.3. Observaciones	32
5.0 Tipos de cláusulas más usuales en contratos de Compra - Venta de Importación	33
6.0 Planteamiento del Problema	43
6.0.1. Ubicación del problema como parte de la teoría de abastecimiento de materiales	43
6.0.2. Elementos fundamentales del problema para el diseño del sistemas	50
6.0.3. Organización propuesta para la operación del sistema	53
7.0 Ubicación del universo de trabajo del sistema	56
8.0 Metodología empleada en el desarrollo del diseño del sistema	58
8.0.1. Uso de la Ingeniería Industrial	59
8.0.2. Uso de la Estadística	66
9.0 Metodología aplicada en el desarrollo del diseño del sistema	70

	PAGINA	
10.0	Diseño del Sistema	101
10.0.1	Marco de Referencia	106
10.0.2	Estructura del Diseño del Sistema	108
10.0.3	Especificaciones Funcionales del Módulo I	112
10.0.4	Especificaciones Funcionales del Módulo II	119
10.0.5	Especificaciones Funcionales del Módulo III	122
10.0.6	Especificaciones Funcionales del Módulo IV	129
10.0.7	Especificaciones del Diseño	134
	10.0.7.1 Entradas	135
	10.0.7.2 Archivos	154
	10.0.7.3 Salidas	170
11.0	Conclusiones	187
12.0	Anexos	189
13.0	Bibliografía	198
14.0	Glosario de Términos	200

1.0 INTRODUCCION

Sin duda alguna que en la actualidad cualquier actividad humana tiende necesariamente, a exigir información sistematizada respecto a sí misma, o a otros factores externos de ella. Por tal motivo, los Sistemas de Información por Computadora, cobran un auge excepcional en áreas tales como: Salud, Electricidad, Administración, Ciencias Sociales, Ciencias Físicas y Tecnológicas e incluso hasta el Derecho mismo (Jurismática).

Un renglón muy importante donde los Sistemas de Información Computarizados continúan teniendo gran impacto, es el correspondiente al Comercio Internacional, bien sea por el lado de una Importación o el correspondiente a una Exportación.

En el caso de las importaciones, es sumamente importante contar con buenos controles administrativos e informativos que proporcionen la información necesaria para localizar (eficientemente) en sus trámites administrativos y de tráfico a la misma, ya que en la mayoría de las ocasiones, el importador queda a merced del exportador, no obstante existir reglamentación mundial. Ello trae como consecuencia costos de importación y que por el desglose de los mismos es fácil perder y difícilmente se ubica el subcosto que infla la compra de importación. Es por ello, que el desarrollo del presente documento, se centra en proponer un Sistema de Información - orientado a las importaciones de equipo eléctrico - tendiente a implementarse por Computadora, cuya finalidad será la de:

- . Controlar los trámites administrativos y de tráfico para las importaciones de equipo eléctrico.
- . Disminuir las compras de equipo eléctrico en el extranjero y sustituirlas por compras nacionales.

Para tal efecto, el aspecto medular desde el punto de vista Sistema, se incluye en los puntos 8.0, 9.0, 10.0 y 11.0. De especial importancia es el punto 5.0, donde se proporciona una síntesis de las principales cláusulas que se utilizan en una Compra - Venta internacional. Asimismo, en el punto 6.0, se propone una unidad organizativa para la cual opere el susodicho sistema.

Los puntos: 2, 3, 4 y 7, tratan respectivamente sobre aspectos de: -- esbozo sobre el presente documento; un análisis retrospectivo del Comercio Internacional; los organismos del gobierno federal que de México que intervienen (en mayor parte), en la importación de un equipo eléctrico, desde un punto de vista legal-administrativo, finalmente se presenta el universo de trabajo, al cual se asocia el diseño del sistema antes aludido.

En el presente escrito se aborda uno de los aspectos de mayor importancia para las economías de los diversos -- países del mundo, el de Abastecimiento de materiales de importación.

Por ser de interes especial se pensó en un mecanismo -- que permitiera controlar las importaciones enfocadas a equipo eléctrico a partir de un esquema organizacional. Tal mecanismo incidió en el diseño de un Sistema de -- Información.

Como peculiaridades del sistema a diseñarse pueden considerarse las siguientes:

- . Toma como marco de referencia un proceso de abasteci- mientos para equipo eléctrico, considerando las Fases:

- 01 Recepción de Requisiciones
- 02 Solicitud de Cotizaciones para Proveedores
- 03 Recepción de Cotizaciones por Proveedor
- 04 Formulación de Cuadros Comparativos
- 05 Emisión del Proveedor Ganador
- 06 Formulación del Pedido
- 07 Revisión, Autorización del pedido y Entrega al -- Proveedor.
- 08 Disponibilidad en Fábrica
- 001 Embarque en Puerto
- 002 Arribo en Aduana
- 003 Reexpedición en Aduana
- 004 Recepción en Almacén Distribuidor

- . En base al proceso de abastecimientos descrito se formu laron cuatro módulos base para el diseño del Sistema de Información, los cuatro módulos se estructuraron confor me a las actividades fundamentales que se dan en cual-- quier material de importación, que son:

- * Trámite de Permisos de Importación
- * Determinación de Instrucciones de Embarque
- * Seguimiento de Embarques
- * Reexpedición en aduana

Cada uno de los módulos se compone de Procedimientos - manuales y Procedimientos de computadora, tratando de - establecer un enlace en tiempo y espacio entre ambos -- (Sincronía), la representación ilustrativa de los módulos se hizo en un diagrama denominado: "FLUJOGRAMA DE - PROCEDIMIENTOS".

En el flujograma se representan las entradas y salidas que requiere y ofrece el Sistema de Información; asimismo, en el documento se plasma el aspecto técnico de cada uno de los documentos, registros, archivos y listados que conforman al referido sistema.

Cabe hacer el señalamiento que no se podía prescindir de un resumen histórico sobre importaciones (enfoca desde el Comercio Internacional), pues en él se toca el punto de Balanza Comercial, concepto que es de suma importancia de cualquier economía. En tal resumen se presenta un esquema de la Balanza Comercial de diversos países del mundo.

Dentro del documento también se presentan los denominados "INCOTERMS", explicando en que consiste cada uno de ellos e ilustrando, graficamente, la acumulación de los costos que se presentan en una compra-venta internacional.

Finalmente, se hace referencia a los organismos nacionales que tienen ingerencia en una importación proporcionando los procedimientos que se siguen en las Secretarías de: Comercio, Hacienda y Crédito Público.

3.0 RESEÑA SOBRE IMPORTACIONES

No se descubre nada nuevo si se dice que la existencia del Comercio internacional se remonta a épocas tan lejanas como la de la aparición de las actividades económicas sobre la Tierra. En un principio no existía una clara delimitación de lo que era comercio interior y comercio exterior, en virtud misma de que las fronteras nacionales de cada uno de los países no aparecían con la claridad con que hoy día se acostumbran a presentar. Tampoco una gran parte de las trabas y de las dificultades que modernamente diferencian al comercio interior del exterior habían hecho su aparición; pero la esencia del tráfico de mercancías entre zonas geográfica y políticamente distintas, es la misma desde hace muchos siglos.

La actitud del mundo ante el fenómeno del comercio internacional ha ido cambiando a lo largo de la historia. En una época no era ni fomentado ni impedido. Se toleraba, simplemente. En otras, algunos hombres de estado consideraban que era beneficioso o perjudicial, y ya desde ese mismo momento la política económica del gobierno se movía de la manera necesaria para que se desarrollara o se constriñera al máximo.

En la Edad Media puede decirse que, en general, el Comercio entre ciudadanos de las diferentes unidades políticas de la época era bien soportado por las autoridades públicas. El florecimiento comercial de algunas ciudades mediterráneas como Génova, Venecia o Barcelona, se explica, en parte, por el interés que las clases dirigentes y los políticos pusieron en el comercio como vehículo promotor de poderío y de importancia política.

En la transición de la Edad Moderna, con la aparición de los Estados en su versión actual y con la apertura al comercio de continentes enteros tales como las Américas y Asia, las bases del Capitalismo Comercial quedaban bien sentadas. Sin embargo, las doctrinas económicas mercantilistas, extremadamente nacionalistas, pronto iban a dificultar el comercio basadas en la

idea de que representaba una pérdida para algunos estados todo lo que era ganado por otros. Esta idea de que lo que unos ganaban era a costa de que otros lo debían perder, hizo que varios de los países más importantes de la época practicasen políticas muy restrictivas en contra de las importaciones procedentes de otras zonas. Así se trataba de impedir la disminución de la cantidad de metales preciosos, de los que podía disponer el propio país.

Con los primeros autores clásicos ingleses y el inicio del liberalismo económico la concepción cambia. Se pasa a abogar entonces por una división internacional del trabajo y la idea es la de que la mayor libertad de comercio comporta un mayor bienestar de los pueblos. Basada en esta teoría, una gran parte de la expansión colonial de los pueblos europeos a lo largo de todo el siglo XIX tendía a ampliar mercados para las manufacturas producidas en las metrópolis.

De hecho, Gran Bretaña, primera potencia económica de la época, era la más ferviente difusora del liberalismo que en su vertiente comercial se denominaba librecambio. Al amparo de estas ideas muchos países eliminaron los impuestos y gravámenes que en épocas anteriores se habían ido estableciendo para impedir que las mercancías penetraran en los mercados nacionales y las fronteras fueron abiertas a productos de otros países.

El mecanismo sirvió para que algunos países se desarrollaran a través de la especialización en la producción de bienes de consumo o en artículos manufacturados que pudieran obtener a unos costes más convenientes que los alcanzables por otros países.

Sin embargo, ya durante esta época de florecimiento de la libertad de comercio, los debates teóricos entre quienes creían que lo útil era esta libertad o aquellos que pensaban que de lo que se trataba era de proteger a las industrias nacionales de la competencia de otras manufacturadas extranjeras más competitivas, no cesaron y hacia finales del siglo XIX los países fueron

de nuevo cerrando sus fronteras, en forma más o menos brusca, a las mercaderías procedentes de otros países. Las prohibiciones a importar y la instauración de tarifas de aduanas con elevados impuestos marcaron esta época de fines del siglo XIX.

Si la práctica se basaba en la consideración económica de que las industrias nacionales no podían resistir, por sí solas, la competencia de los productos elaborados en el extranjero en condiciones más competitivas, la evolución posterior de los nacionalismos, que llegaría a culminar en la primera Guerra Mundial, impulsó y dio empuje a quienes defendían el cerrar las fronteras a las manufacturas extranjeras. La teoría fue llamada proteccionismo o régimen de protección, por el hecho de que pretendía proteger con estas medidas a la producción nacional de la competencia llevada a cabo por los extranjeros.

El nacionalismo político y económico de toda esta época de antes y después de la primera Guerra Mundial dio paso a intentos internacionales de mejorar algo la situación. La desaparecida Sociedad de las Naciones, precedente de la Organización de Naciones Unidas, intentó desde 1920 poner de acuerdo a los gobiernos de los Países Miembros sobre la necesidad de una amplia comprensión internacional y de un marcado respeto a la soberanía y al Derecho Internacional.

La Conferencia de Ginebra de 1927 fue el mayor paso que se dio en este sentido, pero la crisis mundial que comenzó en 1929 dio al traste con aquellos buenos propósitos. Toda la situación posterior a 1930 viene marcada por una rotura del incipiente sistema de división internacional de trabajo, que había producido frutos interesantes para una serie de países.

El bilateralismo y los tratados recíprocos de comercio entre países, la fijación de trabas de todo tipo al tráfico internacional, la introducción progresiva de las contingencias a la importación por parte de numerosos países y el rebrote de ultranacionalismos, venido de la mano de los fascismos europeos que alcanzan su apogeo en la década de los años treinta,

no ayudaron en nada a superar la crisis económica de la época y la rotura de los mercados internacionales.

Debería esperarse a los finales de la segunda Guerra Mundial para que las condiciones objetivas en las que pudiera situarse el comercio internacional cambiaran. La gran experiencia de colaboración económica y comercial de los países vencedores del conflicto armado, las nuevas bases sobre las que quería asentar se la coexistencia entre los pueblos y la desarticulación económica que había causado la guerra, ayudaron a ello.

Desde finales de la guerra, la trayectoria seguida ha sido uniforme y una serie de organismos de cooperación económica han venido formándose y trabajando en pro de una mayor integración de los pueblos a través de los intercambios no solamente comerciales, sino también culturales y de otra índole.

La formación del Acuerdo General sobre los Aranceles y Comercio y la configuración posterior de organismos o de uniones económicas de carácter regional han acabado de favorecer el reimpulso al Comercio Internacional en épocas recientes.

De acuerdo con las estadísticas históricas existentes, el valor de las exportaciones mundiales se ha multiplicado por 130 desde 1900 a 1978 pasando de los 10,100 millones de dólares en 1900 a los 1,300,000 millones en 1978. En 1913, a la víspera de la Primera Guerra Mundial el total era de 19,500 y la cifra fue aumentando hasta llegar a un máximo de 33,000 millones el año de la crisis mundial de 1929. Tras esa crisis hay una drástica disminución del comercio por los motivos antes mencionados llegando a la cota de los 12,700 millones de exportaciones en 1932. A partir de este mínimo se irá, luego, produciendo una lenta recuperación pero los volúmenes de antes de la crisis sólo se vuelven a alcanzar después de finalizada la Segunda Guerra Mundial. En 1948 el total alcanzó los 57,500 millones y, a partir de quí --con los esfuerzos internacionales en pro de la expansión de los movimientos internacionales de mercancías, capi-

tales, personas e ideas-- irá aumentado el comercio internacional rápidamente. En 1956 se llega a los 103,700 millones de dólares de exportaciones mundiales, en 1966 se alcanzan los 203,400 y en 1970 (el año antes de la devaluación del dólar) se superan los 312,000 millones de dólares. En 1974, justo después de la segunda devaluación del dólar y del estallido de la crisis del petróleo y de las materias primas se llega a los 835,000 millones para alcanzarse, en 1978, los 1,300,000 millones de dólares, de los que un 17 por ciento son productos agropecuarios, en un 24 por ciento petróleo y minerales y un 58 por ciento manufacturas; mientras que en 1963 los porcentajes respectivos eran el 29, el 17 y el 53%.

Desde la Segunda Guerra Mundial, la expansión del comercio internacional ha sido constante y señaladamente más rápida que el crecimiento de la producción.

Existen diversas estimaciones internacionales a este respecto, y se dan diferencias entre ellas.

Los países exportadores del petróleo constituyen un ejemplo especial por cuanto su exportación se multiplica, en valor, por quince entre 1963 y 1977, mientras que el multiplicador general para el comercio mundial entre ambas fechas solo alcanza el 7,25.

En grandes cifras la expansión media del volumen del comercio mundial de manufacturas ha sido un tercio mayor que la producción de 1963 a 1977 mientras que en productos primarios la diferencia de tasas ha sido, en términos de volumen, menor.

Los datos indicados se refieren al crecimiento del volumen de la producción y del comercio. Si se considera el valor a los precios corrientes, el retraso del crecimiento de la producción material con respecto al del comercio, aunque todavía apreciable, es menos pronunciado porque los precios internacionales (de exportación) han ido subiendo, en general, mucho menos rápidamente que los interiores en todos los países. En la mayoría de los países incluso ha aumentado durante el presente decenio la

proporción del comercio con respecto a la producción total, a precios corrientes.

Parece lógico pensar que la aceleración experimentada por el comercio mundial en el pasado decenio --cuya causa inmediata principal ha sido la intensificación de la demanda de importación en los países industriales en general y en los Estados Unidos en particular-- recibió un gran impulso de la reducción de barreras comerciales operada en dichos países durante el mismo periodo.

Tal reducción de barreras fue impulsado por efecto de las Rondas Arancelarias Dillon y Kennedy del GATT aunque, después de la crisis energética, está teniendo lugar un cierto rebrote de proteccionismo que ha hecho difícil el avance de la denominada Ronda de Tokyo que se inició justo antes del súbito aumento de los precios del petróleo a finales de 1973.

La evolución de los valores unitarios y del volumen del comercio mundial, muestra unas tasas de expansión relativamente más moderadas que la que podría deducirse de la comparación de las cifras de comercio expresadas en dólares --en razón de la inflación mundial que ha existido y de la depreciación del dólar respecto a otras monedas que ha tenido lugar a lo largo del decenio de los setenta-- pero, de todas maneras, de la comparación de los índices de desarrollo del comercio y de la producción se deduce la creciente importancia del comercio exterior para la mayoría de los países.

La continuidad del crecimiento, sobre todo en las economías industriales, ha ido haciéndose cada vez más dependiente del comercio; aunque ello es evidente, no estará de más precisar la naturaleza y extensión exactas de esta dependencia. Generalmente, el grado en que una economía depende del comercio se expresa mediante la relación entre éste y el producto nacional. Como las exportaciones de los países industriales consisten predominantemente en productos manufacturados, el grado en que dichas economías dependen del comercio exterior se expresaría mejor por la relación (más alta) entre las exportaciones y la producción.

de manufacturas del país. Ahora bien, para analizar el grado en que el crecimiento depende del comercio exterior, convendrá fijarse en los porcentajes de incremento y se observará que cuando el comercio progresa más rápidamente que la producción, la relación entre las exportaciones adicionales y la producción adicional de cada año es más alta que el promedio. Por ejemplo, en un país industrial típico, donde las exportaciones representan alrededor del 15 por ciento del PNB, y las manufacturas constituyen el 50 por ciento de ese PNB, si las primeras crecen a un ritmo del 15 por ciento y la demanda interior de productos manufacturados a uno del 8 por ciento, la relación entre las exportaciones y la producción manufacturera será de más del 20 por ciento y la relación entre los incrementos respectivos casi llegará a un tercio. En términos de continuidad del crecimiento, esto significa que alrededor de un tercio de las inversiones anuales en la industria manufacturera se realizan con vistas a la producción de exportación. Dicho de otra forma, un tercio del incremento anual de la producción tiene que ser vendido en el exterior para que se justifique la inversión realizada y para que continúe la corriente inversionista en el futuro.

No es preciso subrayar la importancia que tiene para las grandes empresas manufactureras (muchas de las cuales exportan ya más de un tercio de su producción corriente) la seguridad de contar con mercados seguros en el exterior para los bienes adicionales que pueden producir. Esto se refleja, entre otras cosas, en la constante disminución que experimenta la proporción del comercio mundial que se realiza a través de firmas especializadas en exportación e importación. Se calcula que en Europa occidental la proporción de las exportaciones efectuadas directamente por los productores, que en la mayoría de los casos también organizaban o controlaban las operaciones de comercialización en el extranjero, era alrededor del 60 por ciento a mediados del decenio de los cincuenta, y que a mediados del de los sesenta esta proporción era de cerca del 80 por ciento. Una tendencia semejante se observa en los Estados Unidos, donde además aumentan rápidamente las importaciones directas de los grandes minoristas (cadenas de establecimientos, grandes almacenes,

etc.), que a menudo encargan en el exterior la producción de mercancías conforme a sus propias especificaciones. No cabe duda de que este tipo de importaciones logrará también un rápido auge en Europa. Así, pues, desde ambas posiciones se observa una actuación presidida por el mismo móvil, o sea, la necesidad que tiene el productor de asegurarse, ora ejerciendo un control directo sobre la comercialización de sus productos, ora contratando con el detallista una corriente continua de exportaciones que justifique su inversión anual en capacidad productiva.

Como parte de la dinámica del Comercio Exterior, cada país debe mantener un registro que permita visualizar la serie de transacciones que se deriven de tal hecho. Para tal efecto se maneja el concepto BALANZA DE PAGOS, mismo que se aborda a continuación.

BALANZA DE PAGOS

De la misma manera que las empresas individuales contabilizan las operaciones que realizan mediante sistemas de partida doble, los distintos países o economías nacionales disponen de sistemas de cuentas que permiten registrar sistemáticamente la serie de transacciones económicas que se han producido en un periodo determinado, normalmente un año, entre el propio país y el resto de países. Especificando aún más, mejor puede decirse: entre los residentes en el país y los residentes en los demás países, ya que, como tales, pocas son las operaciones que realizan los países.

A través del estudio de este sistema de cuentas los exportadores pueden percatarse de la solvencia global que puede atribuirse a los importadores de un determinado país. Un país no puede permitirse el lujo de gastar más de lo que es capaz de ingresar durante mucho tiempo, y por ello la persistencia de un signo negativo en la balanza de pagos de un país que se traduzca en una disminución de las reservas exteriores de oro o divisas que anteriormente se hubieren acumulado, o en el endeudamiento hacia

el exterior, debe hacer temer al exportador por futuras restricciones de cambio o de importación.

Debe pensarse que en la mayoría de los países del mundo las operaciones comerciales en moneda extranjera se centralizan en el Banco Central de la nación o en una Oficina Gubernamental de Cambios y que esta oficina o banco no puede poner a disposición de los nacionales que quieran comprar, gastar o invertir en el extranjero un volumen mayor de divisas del que la propia oficina ha recibido a través de los distintos caminos por los que le llegan divisas extranjeras.

Cuando un país se enfrenta con situaciones en las que los ingresos de divisas son inferiores a los pagos, hay que observar siempre si el nivel de las reservas que el país mantiene es lo suficientemente elevado como para garantizar, al menos durante un tiempo, los pagos en divisas que sus nacionales deban realizar a acreedores extranjeros. En un caso en donde no haya reservas acumuladas ni signo positivo de la balanza de pagos, lo más fácil de prever son dificultades de cobro por imposibilidad de transferencia del precio debido por el importador en divisas extranjeras. Las únicas operaciones que se pueden realizar en este caso sin temores son las que se lleven a cabo en régimen de compensación o de clearing, en donde lo único que se produce son permutas de mercancías o en donde los exportadores de los diferentes países comerciantes son pagados directamente por el banco central de su propio país a través del dinero versado por quienes han efectuado importaciones de dicho país. La permuta es, por lo general, una operación de tipo individual, mientras que los clearings son acuerdos de pagos globales realizados entre bancos centrales de diferentes países para compensar, en forma múltiple las importaciones y exportaciones llevadas a cabo por residentes en sus respectivos países.

Desde este punto de vista el interés que un exportador tiene por conocer la solvencia financiera global de los distintos países del mundo no es simplemente anecdótica. Los países con escasez

de divisas suelen dictar medidas encaminadas a destinarlas a importaciones esenciales y el exportador de bienes suntuarios debe prever dificultades para poder vender en dicho mercado.

Tras estas consideraciones iniciales, sólo resta concretar el concepto de balanza de pagos, de balanza comercial; la naturaleza de sus relaciones, qué influencias pueden tener recíprocamente y cómo se estructuran.

Según definición del Fondo Monetario Internacional, LA BALANZA DE PAGOS es: un sistema de cuentas que comprende un período dado y cuyo propósito es registrar sistemáticamente:

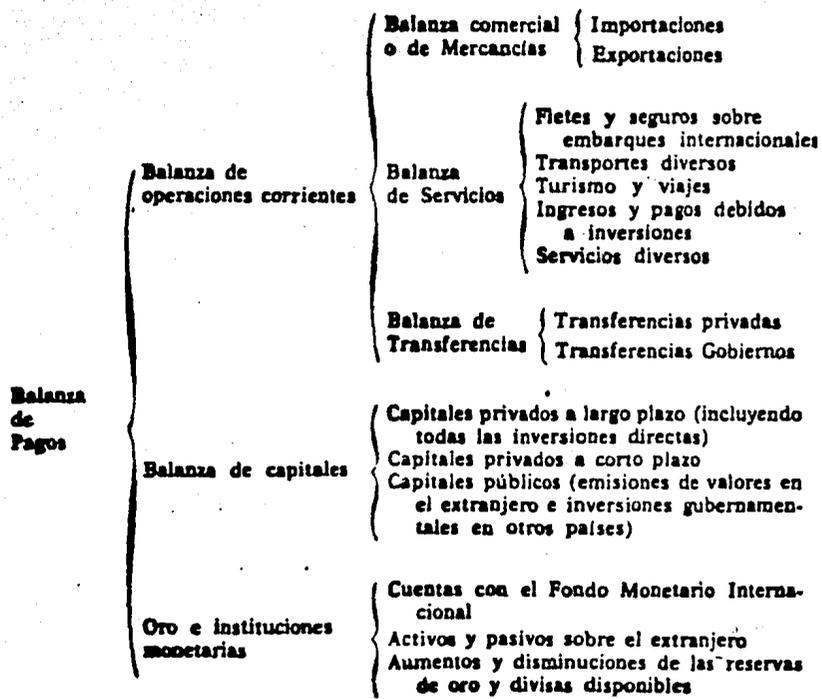
- a) Las corrientes de recursos reales, incluyendo los servicios de los factores de producción originales, entre la economía interna y el resto del mundo.
- b) Los cambios de los activos y pasivos sobre el extranjero de un país derivados de transacciones económicas
- c) Los pagos de transferencias que constituyen la contrapartida de recursos reales o de créditos financieros que la economía interna suministra a, o recibe del resto del mundo sin ningún *qui pro quod*.

Varias son las clasificaciones de corrientes económicas que se pueden adoptar para llegar a clasificar el total de los intercambios que un país realiza con el resto de los países del mundo. Sin embargo, un esquema básico de balanzas de pagos que se ha utilizado con frecuencia es el descrito en el Cuadro A.

Para cada uno de los epígrafes se anotan los ingresos y los pagos que el país ha recibido o ha tenido que hacer, excepto para el conocido como balanza comercial o de mercancías, en donde los ingresos son calificados como exportaciones y los pagos como importaciones.

CUADRO A

ESQUEMA DE UNA BALANZA DE PAGOS



Como se comprende fácilmente, las operaciones que se contabilizan en el subgrupo general de Balanza de las operaciones corrientes son aquellas que se concluyen y saldan en el mismo ejercicio en que se contabilizan y que no producen, por tanto, modificación en la posición global acreedora o deudora de un país frente al exterior; operaciones típicas de esta categoría son: los pagos que se efectúan a compañías navieras extranjeras para cubrir el precio de transporte de las mercancías exportadas o importadas por vía marítima y en donde el pago corriera a cargo del exportador o importador nacional; los gastos que realizan en el país los turistas entrados durante un periodo y procedentes del extranjero; los cobros o pagos que las empresas nacionales efectúan con relación a sus filiales en el extranjero, o los derechos de explotación de patentes cedidas a empresas de otras nacionalidades.

Por contra, las operaciones contabilizadas como pertenecientes a la balanza de capitales producen un cambio en la posición deudora o acreedora de un país, con respecto a los demás. Los ingresos producen un aumento en la posición deudora: las inversiones extranjeras realizadas en un país constituyen un ingreso, pero por motivo de esta inversión nace una relación jurídica que año tras año, a partir de entonces, generará una corriente de salidas a través de la partida "pagos debido a inversiones". Los pagos, por el contrario, suponen un incremento a la posición acreedora. Cuando el Gobierno de la República Federal Alemana compra títulos emitidos por el Tesoro Norteamericano, por ejemplo, realiza un gasto durante el ejercicio corriente para asegurarse, periódicamente, el cobro de los intereses que le garantiza el propio Tesoro Norteamericano.

La partida que comprende "Oro e instituciones monetarias" tiene, dentro de la balanza de pagos, un carácter residual. Como en todo sistema de cuentas del tipo de partida doble los débitos y créditos tienen que ser equivalentes dentro de cada ejercicio contable. Cuando un país ha percibido más divisas de las que ha entregado, ve saldado el ejercicio con un aumen-

to de sus reservas de oro, divisas u otros activos respecto al exterior, que se contabilizan en una partida. Alternativamente, el país podrá aumentar su cuota en el Fondo Monetario Internacional si la cantidad de divisas que posee se lo permite y el Fondo Monetario Internacional lo acepta. La contabilización de las variaciones anuales de reservas exteriores se hace con signo contrario al que en realidad trata de reflejar. Los aumentos en las reservas, reflejo de unos ingresos totales superiores a los pagos, se contabilizan con signo negativo en la Balanza de Pagos por la exigencia contable de que los totales de los ingresos (signos positivos) y los pagos (signos negativos) se equilibren. En algunos países, algunas operaciones se han escapado al control oficial de transacciones, tales como las evasiones de capitales, tienen que ser recogidos al final del ejercicio en una partida denominada de "Errores y omisiones", que sirve para llegar a establecer el equilibrio entre ingresos y pagos cuando las estadísticas oficiales de las partidas de la balanza no permitan llegar a la igualdad necesaria.

BALANZA COMERCIAL

Es la parte de la balanza de pagos que engloba las transacciones de mercancías que se han realizado durante un cierto período de tiempo entre el país y el resto del mundo. En la mayoría de los países se dispone de estadísticas mensuales de importaciones y exportaciones. Debido a que, normalmente, las importaciones de mercancías procedentes del extranjero se dan en términos C.I.F. (coste, seguro y flete) y a que las exportaciones de términos F.O.B. (franco a bordo: sin seguro ni flete) suele aceptarse que para que una balanza comercial aparezca equilibrada (o sea, que exportaciones equivalgan a importaciones) basta con que el grado de cobertura de las importaciones por el volumen de las importaciones sea del orden del 90 al 93%.*

* El grado de cobertura responde a la fórmula:

$$Gd = \frac{\text{Valor de las importaciones}}{\text{Valor de las exportaciones}} \times 100$$

y se expresa en tantos por ciento

En términos corrientes suele decirse, sin embargo, que un país tiene una balanza comercial positiva o excedentaria cuando la diferencia entre importaciones y exportaciones arroja un saldo positivo, mientras que la balanza comercial se denomina negativa o deficitaria en cuanto las exportaciones son menores que las importaciones y se produce, por tanto, una diferencia de carácter negativo.

Saldo Balanza Comercial = Valor Exportaciones - Valor Importaciones:

Si $Ex > Im$ -- Balanza Comercial excedentaria

Si $Ex < Im$ -- deficitaria

En el Cuadro B se ofrece una visión de la balanza comercial de algunos países latinoamericanos y de España en 1977.

El fuerte incremento de los precios del petróleo registrado desde 1973 ha tornado deficitarias muchas balanzas comerciales de países no productores y ha generado fuertes desequilibrios en los pagos internacionales y en los signos de las balanzas comerciales.

El mapa 1 sintetiza el signo de la balanza comercial de los países del mundo antes de la crisis energética

CUADRO B

BALANZA COMERCIAL DE ALGUNOS PAISES (1977)

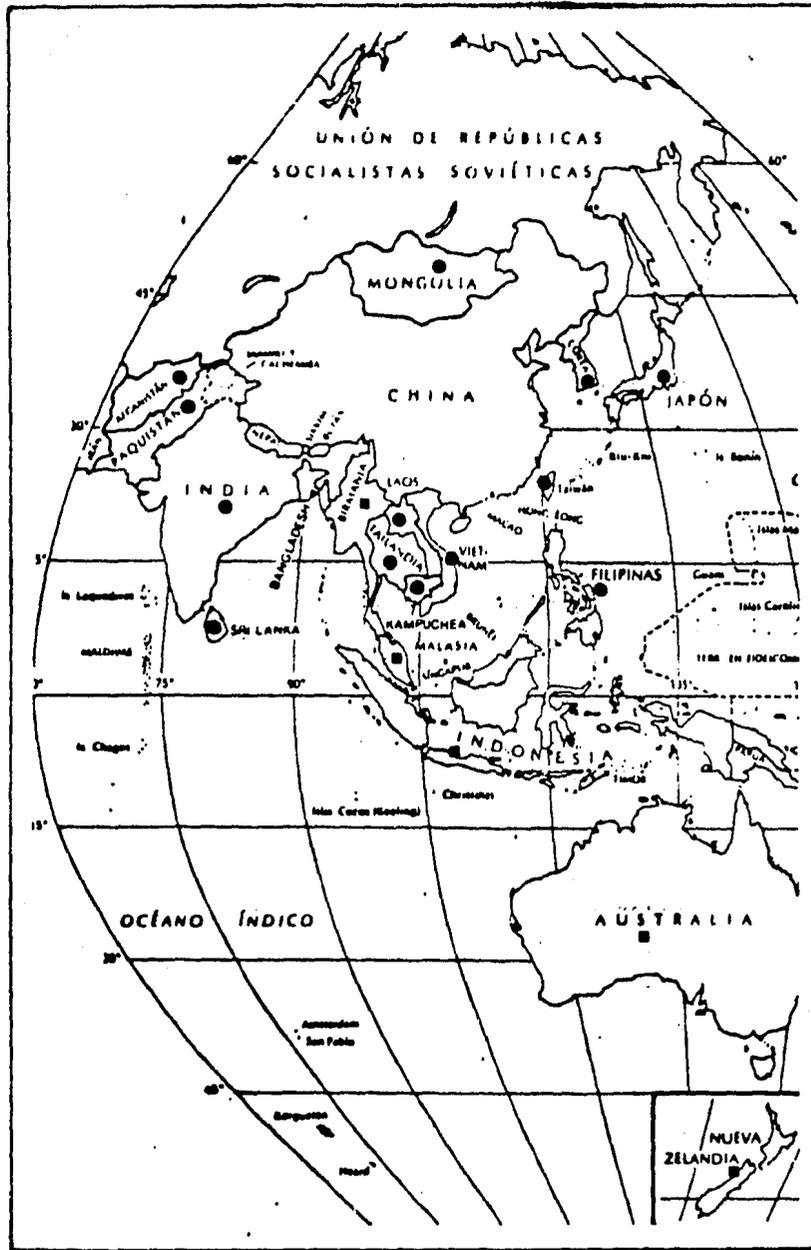
PAIS	VALOR EXPORTACIONES	VALOR IMPORTACIONES	SALDO BALANZA COMERCIAL
(VALORES MILLONES US \$)			
Argentina	5,800	4,400	+ 1,400
Brasil	12,141	13,257	- 1,116
Colombia	2,466	2,100	+ 366
España	10,223	17,835	- 7,612
México	4,167	5,489	- 1,322
Perú	1,735	2,095	- 360
Venezuela	9,542	9,810	- 268

MAPA 1

SIGNO DE LA BALANZA COMERCIAL DE LOS PAISES DEL MUNDO



MAPA 1 (Continuación)



MAPA I (Continuación)



En el cuadro B puede verse que Argentina, España, México, Perú y Venezuela tuvieron balanzas comerciales negativas en 1977 mientras que Argentina y Colombia la tuvieron positiva.

BALANZAS DE PAGOS Y CAPACIDADES IMPORTADORAS

El conocimiento de la balanza comercial de un país da a los exportadores una idea aproximada de su capacidad importadora. Algunos países mantienen volúmenes de importación mayores de lo que corresponde a su capacidad de importación derivada de las exportaciones que realizan gracias a las entradas de divisas que se registran por otras partidas de la balanza de pagos y que les proporcionan capacidad adicional de compra en el exterior.

Tales entradas de divisas suelen deberse a los ingresos por razón de movimientos turísticos, a las remesas de los emigrantes, a las inversiones efectuadas por capitalistas extranjeros o por empresas multinacionales y a los empréstitos que los países puedan contratar en el exterior.

En los últimos años, precisamente, ha crecido enormemente el flujo de corrientes financieras internacionales entre unos países y otros. Los denominados mercados de Eurobonos y de Eurodólares han estado a la base de tal movimiento que últimamente se ha visto fuertemente estimulado por la presencia en los mercados financieros internacionales de los denominados petrodólares que no son más que las divisas acumuladas por los países exportadores de petróleo como consecuencia de los incrementos de precios internacionales del crudo que han tenido lugar.

4.0 ORGANISMOS DEL GOBIERNO FEDERAL QUE INFLUYEN EN UNA IMPORTACION

Fundamentalmente existen tres tipos de importaciones, a saber:

- . Definitiva
- . Temporal, o
- . Abierta

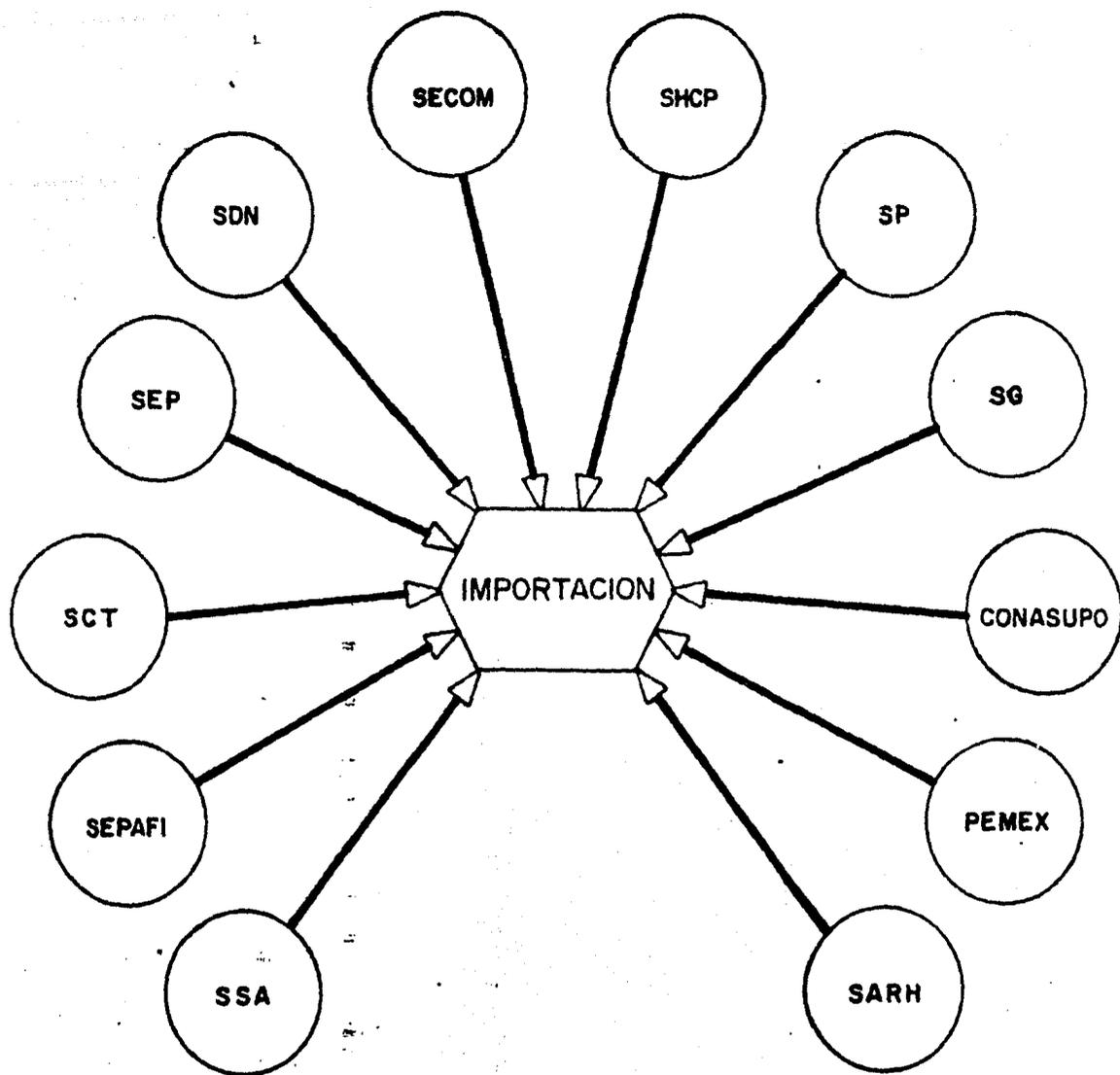
Asociados a estas categorías, existen las modalidades de:

- . Modificación de permisos de importación (anteriores)
- . Reconsideraciones a negativas

En cualquiera de los tipos de importación, arriba señalados, y dependiendo del objeto o material a importarse, pueden intervenir las instituciones que se ilustran en la Fig. 4.F.1., siendo la Secretaría de Comercio la de mayor importancia, ya que es ésta la que otorga o niega (en última instancia) el permiso de importación.

Ahora bien, en el presente escrito, se considera el aspecto de importación definitiva para material y/o equipo eléctrico, quedando, de esta manera, la Fig. 4.F.1., como lo indica la Fig. 4.F.2.

Por otro lado, cabe destacar la participación de organismos públicos que tienen ingerencia indirecta en una importación. Tales organismos se ilustran en la Fig. 4.F.3. Asimismo en los anexos: A, B, C, D y E, se presentan algunos lineamientos de carácter legal que los dotan de capacidad jurídico-administrativa, para su intervención en las importaciones.



- CONASUPO - COMPANIA NACIONAL DE SUBSISTENCIAS POPULARES
- PEMEX - PETROLEOS MEXICANOS
- SEPAFI - SECRETARIA DE PATRIMONIO Y FOMENTO IND.
- SECOM - SECRETARIA DE COMERCIO
- SHCP - SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
- SARH - SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDR.
- SDN - SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL
- SEP - SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA
- SCT - SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
- SSA - SECRETARIA DE SALUBRIDAD Y ASISTENCIA
- SG - SECRETARIA DE GOBERNACION
- SP - SECRETARIA DE PESCA

FIGURA 4.F.1

INSTITUCIONES PUBLICAS QUE INTERVIENEN EN UNA IMPORTACION

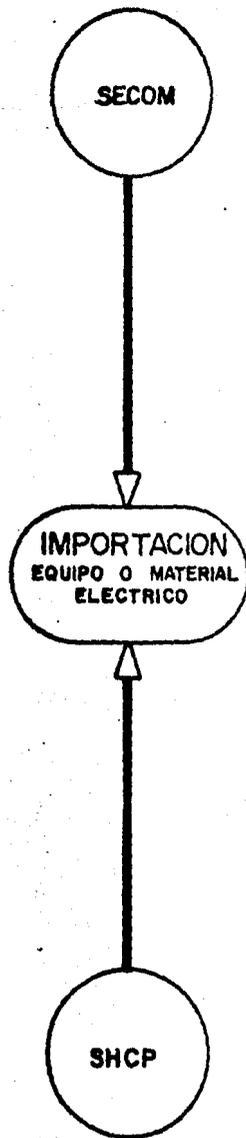


FIGURA 4. F. 2

INSTITUCIONES PUBLICAS QUE INTERVIENEN (CON MAYOR FRECUENCIA) EN LAS IMPORTACIONES DE EQUIPO ELECTRICO.

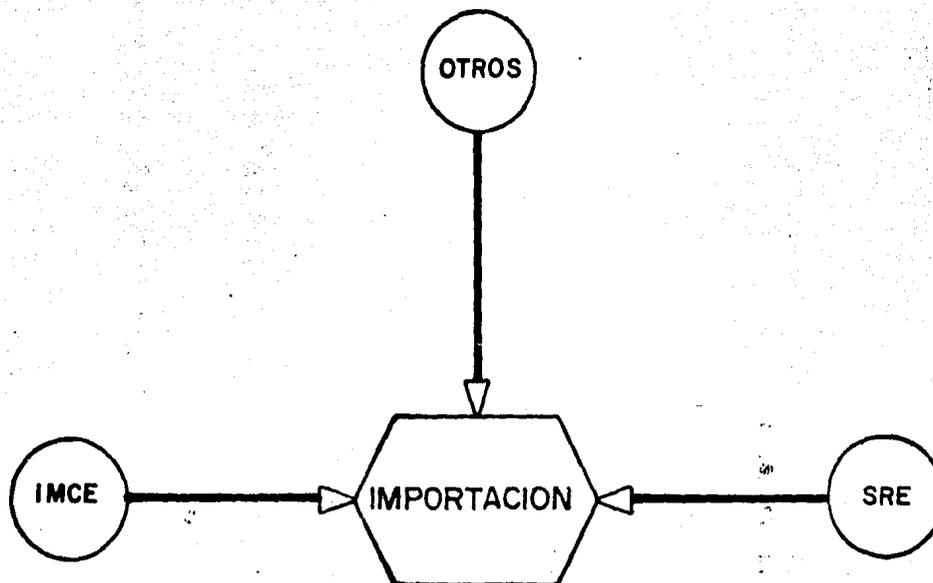


FIGURA 4.F.3
INSTITUCIONES PUBLICAS QUE INTERVIENEN INDIRECTAMENTE
EN UNA IMPORTACION

4.0.1. SECOM

Tomando como referencia lo indicado en el punto 4.0 y fundamentalmente lo correspondiente a la Fig. 4.F.2., se procederá a realizar una descripción de los procedimientos (en términos generales) que se dan en la SECOM y la S.H.C.P., ya que son estas instituciones las que mantienen un interés especial al tema que nos atañe.

En el Monograma 4.F.M.1., se ilustran los procedimientos a realizarse en la Secretaría de Comercio, en torno a una importación y en las páginas continuas se resumen las actividades indicadas en el mismo.

IMPORTADOR

SECRETARIA DE COMERCIO

DIRECCION GENERAL DE CONTROLES AL COMERCIO EXTERIOR

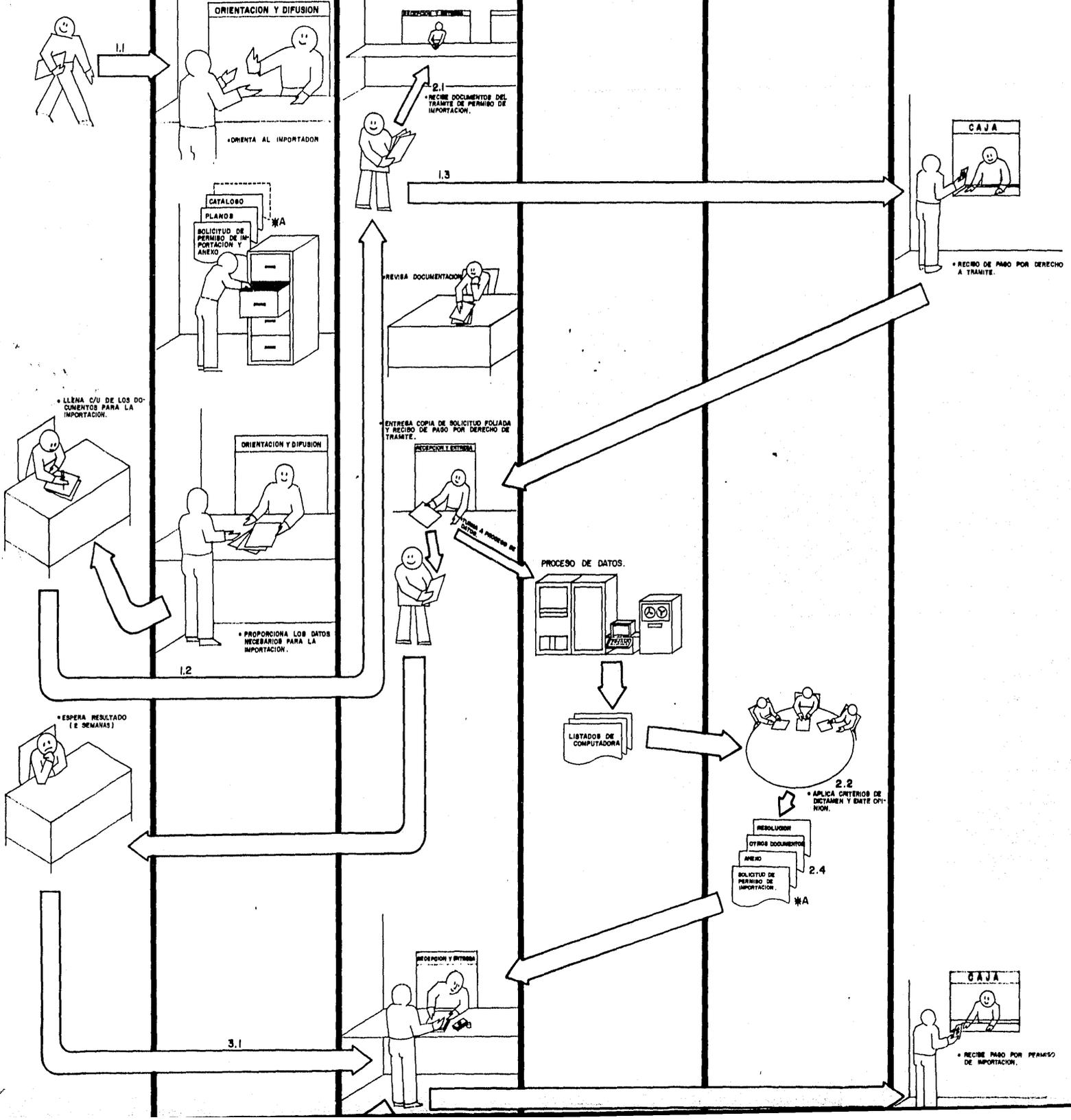
DIRECCION GENERAL DE RECURSOS FINANCIEROS
CAJA DE PAGOS

DPTO. ORIENTACION Y DIFUSION

DPTO. RECEPCION Y ENTREGA

PROCESO DE DATOS

ANALISIS Y DICTAMEN



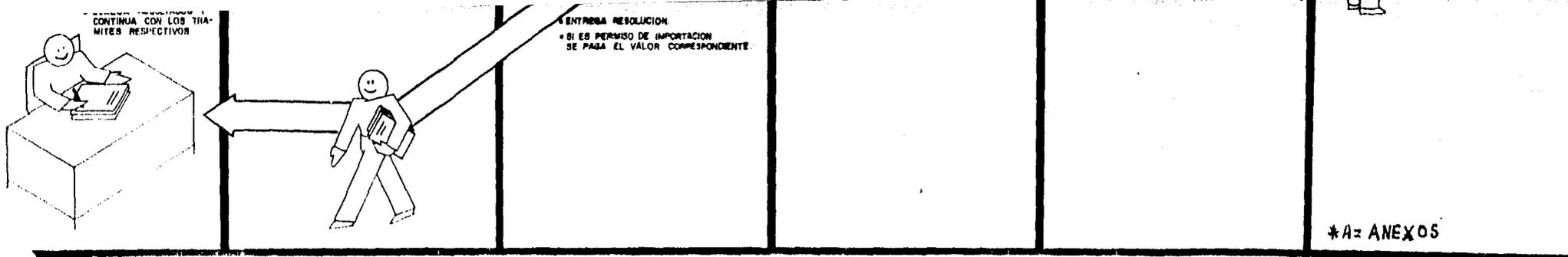
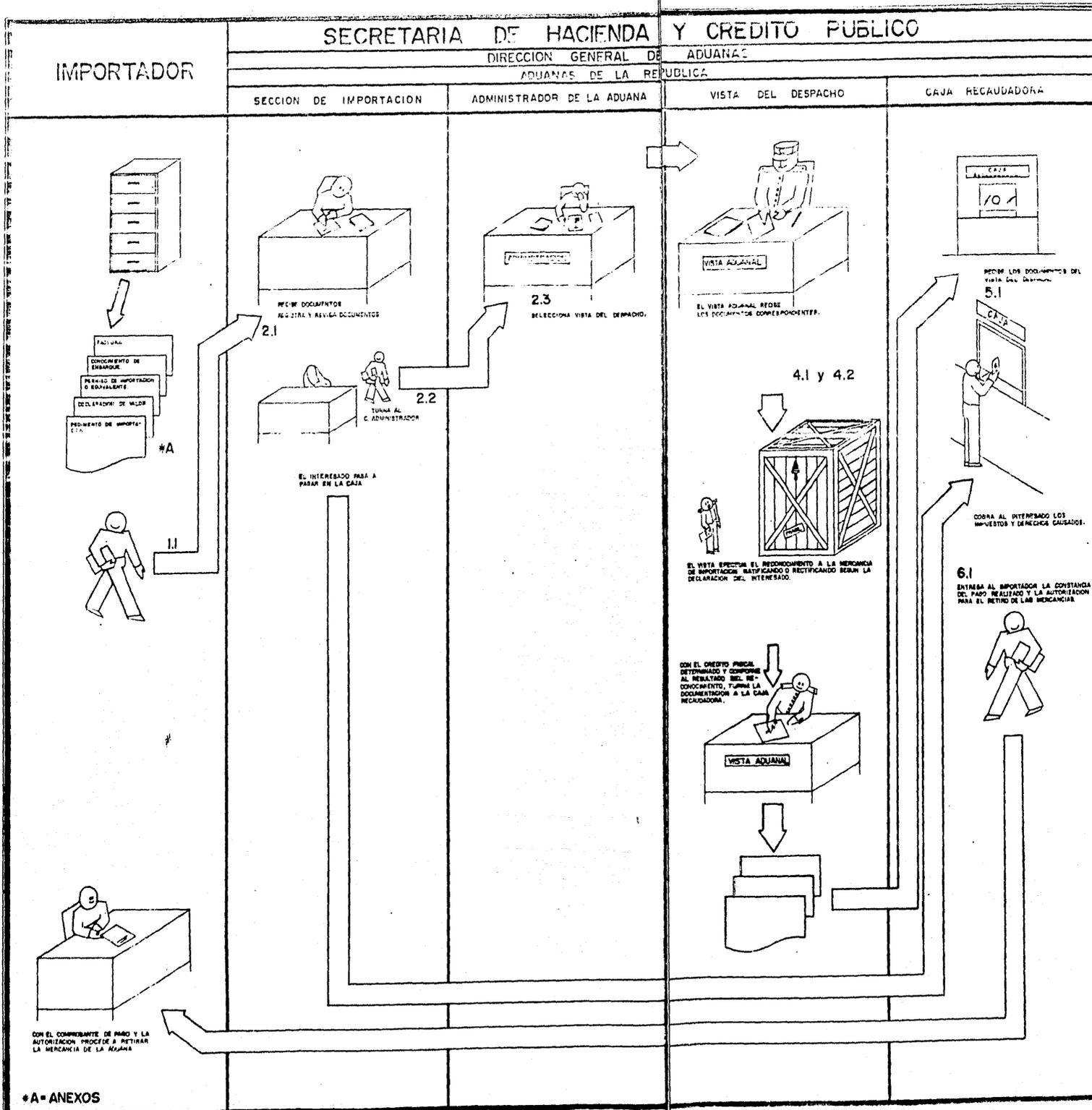


FIG. 4.F.M-1

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público juega un papel de envergadura considerable en una importación. Pues por medio de su Dirección General de Aduanas, se hacen los respectivos trámites legales para el internamiento al país de los artículos de importación.

En términos generales, se presenta en el Monograma 4.F.M.2., los procedimientos que tiene que realizar un importador ante la susodicha Institución; asimismo, se proporciona un descriptivo de las actividades indicadas en tal Monograma.



*A = ANEXOS

4.0.3. OBSERVACIONES

Debido a que existen innumerables fracciones arancelarias que pueden asociarse a determinados artículos (una sola), ocurre con frecuencia que intervengan otras instituciones federales en el trámite de la importación. Ante esta situación, es recomendable consultar la referencia bibliográfica número: 9. Después de ello, remitirse a los manuales de procedimiento de la Institución, que para los efectos pertinentes tenga ingerencia.

5.0 TIPOS DE CLAUSULAS MAS USUALES EN CONTRATOS DE COMPRAVENTA DE IMPORTACION

La determinación de los precios es una operación fundamental y, con frecuencia, la más complicada del comercio. En el caso de las importaciones, la fijación de precios es un problema aún mayor a causa de factores adicionales que intervienen en tal hecho.

A diferencia de los contratos de compraventa celebrados entre Vendedor y Comprador de una misma nacionalidad, en los contratos de importación-exportación, el comprador y vendedor están sometidos a legislaciones nacionales diferentes. Ello implica que la definición de las condiciones en las que se finca el contrato de compraventa internacional sea aún más precisa que en los casos de las compraventas internas, debido al "peligro" que se presentaría en casos en que las legislaciones de las naciones no ofrecieran idénticas soluciones en la conciliación de los intereses de comprador y vendedor.

Asimismo, ambas partes de la compraventa se encuentran interesadas en fincar contratos que no ofrezcan dudas en relación en quien debe pagar los gastos de transporte y quien tiene que asegurar las mercancías y "soportar" las pérdidas en caso de siniestro; además de quién debe de cubrir los costos de papeleo y de manipulación de las mercancías que se va produciendo a medida que la mercancía va aproximándose al punto en el cual el comprador la recibirá. La definición a todo el planteamiento descrito anteriormente, así como el de posibilitar que unas determinadas expresiones y abreviaturas comerciales fueran aceptadas e interpretadas de igual forma por el mayor número de importadores y exportadores mundiales, la Cámara de Comercio Internacional publicó en 1936 una primera edición del concepto:

INCOTERMS (International Chamber of Commerce Trade Terms), que se basó, en parte, en la nomenclatura que se usaba desde 1919 en los Estados Unidos con el nombre de "Definiciones para el Comercio Exterior Norteamericano", y que trató de internacionalizar el uso de una serie

de términos y tipos de cotización. Se intentaba, al mismo tiempo, evitar los aumentos de precios que derivaban de los "Márgenes de Seguridad", que se imponían para poder cubrir los costos a los que debiera atender hasta tanto el comprador no se hiciera cargo de la mercancía.

Tanto en los "INCOTERMS" como en las "Definiciones Norteamericanas", que a través del tiempo se han revisado, estos diferentes tipos de cotizaciones y abreviaturas que se dan tratan de aclarar, al máximo, el: ¿por cuenta de quién corren los diferentes gastos que se van originando mientras se desarrolla la operación importación-exportación?

En la gráfica No. 1. se muestra, ilustrativamente, los diversos tipos de cotización que se presentan en una importación (o viceversa).

Tal gráfica se describe a continuación.

1. LA CLAUSULA EN FABRICA.

Tratando de asumir un orden lógico, la cláusula en fábrica indica que:

- . El vendedor al precio que ofrece sólo se compromete a poner la mercancía a disposición del comprador considerando:

- .. La fecha indicada
- .. En sus propios locales

- . El comprador se hace cargo de:

- .. Los riesgos y gastos que se deriven al momento de la recepción de la mercancía

2. LA CLAUSULA FRANCO SOBRE CAMION (F.O.T.)

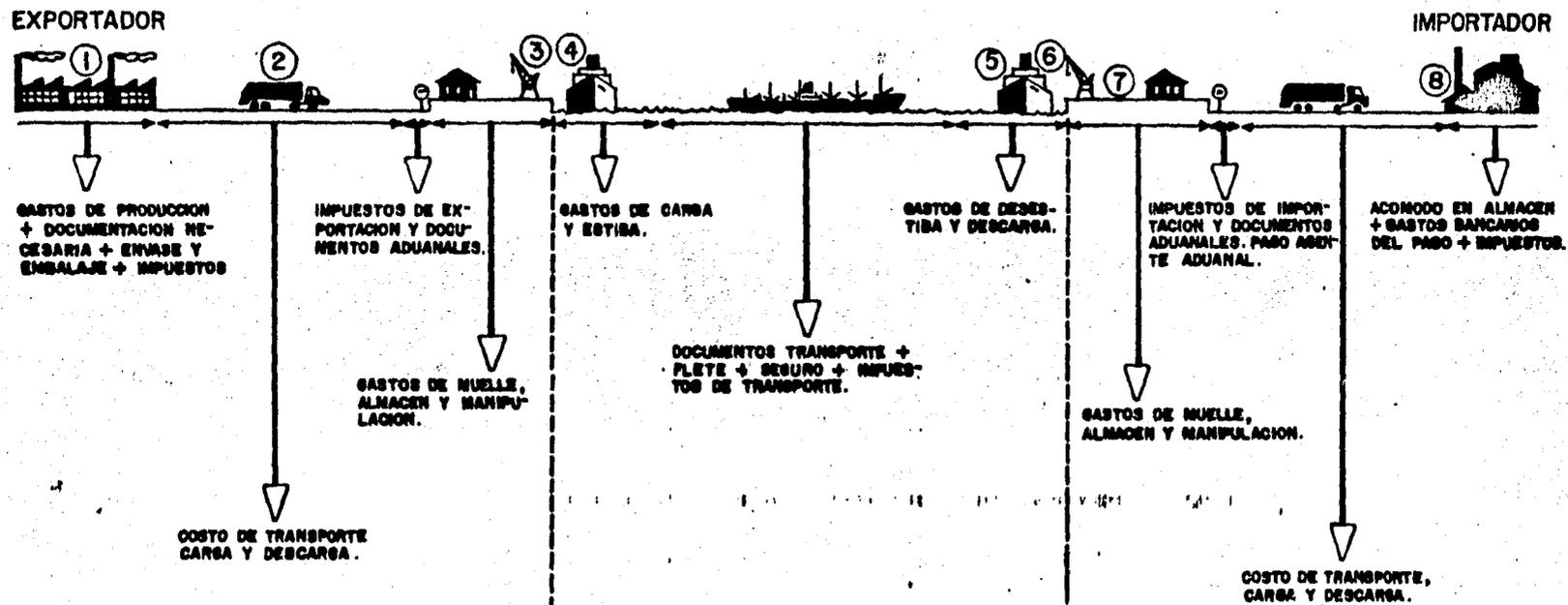
Esta cláusula es empleada en el transporte terrestre, bien sea por carretera o ferrocarril, y está sujeta a lo siguiente:

GRAFICA 1

GASTOS QUE SE PRODUCEN Y TIPOS DE COTIZACION UTILIZADOS EN LAS COMPRAVENTAS INTERNACIONALES

TIPOS DE COTIZACION UTILIZADOS *

- | | | | | | | | |
|------------|--|---|--|---|--|---|---|
| ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ |
| EN FABRICA | FRANCO VAGON
(INDICANDO PUNTO DE PARTIDA) | F.A.S. (FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE) (INDICANDO PUERTO DE EMBARQUE) | F.O.B. (FRANCO A BORDO) (INDICANDO PUERTO DE EMBARQUE) | C.&F. (COSTO Y FLETE) (INDICANDO PUERTO DE DESTINO) | C.I.F. (COSTO, SEGURO Y FLETE) (INDICANDO PUERTO DE DESTINO) | SOBRE MUELLE
(INDICANDO PUERTO DE DESTINO) | ENTREGA LIBRE
(INDICANDO PUNTO DE ENTREGA) |



GASTOS EN EL PAIS DE ORIGEN

GASTOS DERIVADOS DEL TRANSP. M.

GASTOS EN EL PAIS DE DESTINO

(*) LA COLOCACION DE LAS SIGLAS O EXPRESIONES CORRESPONDIENTES A CADA TIPO DE COTIZACION, ANTES O DESPUES DEL PRECIO COTIZADO, SIGNIFICA QUE ESTE INCLUYE EL COSTO DE FABRICACION DE LA MERCANCIA MAS EL MONTO DE LOS GASTOS ADICIONALES PRECISOS PARA SITUARLA EN LAS POSICIONES MARCADAS SOBRE EL GRAFICO, CON LOS NUMEROS CORRESPONDIENTES A CADA TIPO DE COTIZACION. ESTOS TIPOS DE COTIZACION RESPONDEN A LAS DEFINICIONES DE LOS INCOTERMS 1953.

(**) LA COTIZACION "SOBRE MUELLE" ADMITE DOS ALTERNATIVAS: EN UNA LOS DERECHOS Y GASTOS SON POR CUENTA DEL COMPRADOR Y, EN OTRA, LOS DERECHOS Y GASTOS SON A CUENTA DEL VENDEDOR (INCLUSO LOS DERECHOS DE ADUANAS).

- . El vendedor se compromete a correr con los gastos y riesgos que se presentan hasta el lugar de la entrega situado en su propio país.
- . El vendedor se obliga a embalar la mercancía y entregarla, en el momento preciso (situado en su propio país), al transportista contratado por el comprador.
- . El vendedor sólo ayuda al comprador en la gestión de la documentación legal que se necesita para "sacar" la mercancía del país del vendedor.
- . El comprador se encarga de contratar al transportista internacional e indicar al vendedor el lugar, momento de entrega y nombre del transportista elegido.
- . El comprador toma a su cargo todos los problemas y gastos derivados de la exportación, tales como: licencias, pago de derechos, agentes, etc.

3. LA CLAUSULA FRANCO SOBRE TREN (FOR)

Esta cláusula obedece plenamente al planteamiento correspondiente de la cláusula: FOT.

4. LA CLAUSULA FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE (FAS)

De la misma manera que la cláusula FOT, sólo que ésta se aplica a transporte marítimo.

5. LA CLAUSULA FRANCO A BORDO (FOB)

Cláusula aplicativa al transporte marítimo. Para esta cláusula los puntos 1, 2 y 4 de la cláusula FOT, son los mismos; el punto 5 se omite y el punto 3 (de la cláusula FOT), se sustituye por:

- . El vendedor debe asumir la responsabilidad de obtener los permisos de exportación necesarios y pagar los eventuales arance-

les e impuestos de exportación que puedan exigirse hasta el momento en que la mercancía, por colocarse sobre el buque que va a realizar el transporte internacional; tras esta acción se considera que la mercancía se encuentra fuera del país, omitiendo los problemas derivados de la apreciación de aguas jurisdiccionales y del pabellón del buque que realice el transporte.

Para esta cláusula, cabe destacar el siguiente señalamiento:

Para el caso de contratos que se firmen con empresas norteamericanas, las operaciones que se quieran concluir en base a las condiciones FOB (INCOTERMS), deberán ser calificadas como FOB VESSEL, ésto con la finalidad de evitar confusiones.

6. LA CLAUSULA FOB AEROPUERTO (AEROPUERTO DE ORIGEN)

Cláusula orientada al transporte aéreo. Esta cláusula se apega, aproximadamente, a la cláusula de FAS destacándose que:

- . El vendedor cumple entregando la mercancía en el Almacén del aeropuerto.

7. LA CLAUSULA COSTE Y FLETE INDICANDO PUERTO DE DESTINO (C & F)

Cláusula aplicada al transporte marítimo. Esta cláusula comprende los siguientes aspectos:

- . El vendedor elige el buque para realizar la operación de transporte para la mercancía.
- . El vendedor se compromete a cubrir los costos del transporte para la mercancía.
- . El vendedor se compromete a cubrir los costos del transporte que ocurren:

.. De la llegada al buque, escogido por el vendedor, hasta

el puerto de destino.

- . El vendedor transfiere los riesgos del transporte de las mercancías al comprador, en el momento mismo en que la mercancía se ha depositado (con sus implicaciones legales), en el buque que va a realizar el transporte.
- . Considerando el punto anterior, el vendedor está obligado de enviar al comprador el aviso de afectación (usualmente por telegrama), en el que le indique que ha depositado (legalmente) las mercancías en el buque correspondiente y aunando a ello confirmar el envío de la documentación, de la que debe disponer para poder hacerse cargo de las mercancías en el puerto de destino.
- . Comúnmente, en este tipo de cláusula, el vendedor solamente paga el costo del transporte según los términos concertados en el documento: Conocimiento de Embarque (ver anexo F), --- por lo tanto, el vendedor no está obligado al pago de otros gastos que puedan producirse durante la travesía ni los concernientes a los pagos de descarga que se produzca en el puerto de destino. El vendedor sólo se hace cargo de los gastos de descarga cuando el contrato es "CIF puesta en muelle", en inglés "CIF landed".
- . El comprador, por la transferencia de riesgo de la mercancía, debe exigir al vendedor la contratación de un transporte "normal" apegado a transferencias de riesgo. A manera de emitir un criterio de selección de transporte considerando transferencias de riesgo, se cita un artículo inherente a tal aspecto en el anexo G.
- . En este tipo de cláusulas si existiera el concepto: Pago por Crédito Documentario, el vendedor (exportador) entrega la documentación, correspondiente al depósito de la mercancía en el buque, al banco que le haya notificado de la apertura de crédito a su favor en prueba de haber realizado ya el envío de las mercancías. A partir de este momento, el banco viene

obligado a pagar al vendedor (exportador).

8. LA CLAUSULA COSTE SEGURO Y FLETE INDICANDO PUERTO DE DESTINO
(C.I.F.)

La cláusula se aplica al transporte de vía marítima. La cláusula C.I.F., es idéntica en términos generales a la cláusula C & F, diferenciándose por:

- En la cláusula C.I.F., el vendedor paga el precio de la póliza transferible de seguro marítimo que contrate para cubrir los riesgos del transporte, en tanto que en C & F la carga del seguro la asume el comprador.

9. LA CLAUSULA SOBRE MUELLE INDICANDO PUERTO DE DESTINO

Cláusula aplicada al transporte marítimo y apegada a los puntos siguientes:

- El vendedor corre con los gastos y riesgos que se producen hasta que la mercancía se sitúa en el muelle de destino.

Esta cláusula proporciona dos alternativas, a saber:

- a) La de derechos por cuenta del comprador
- b) La de libre de derechos

En la primera alternativa (a), el vendedor sólo paga los gastos portuarios de descarga de la mercancía del buque que contrató.

En la segunda alternativa (b), el vendedor se hace cargo del pago de los aranceles e impuestos de importación, así como de los gastos de despacho aduanero que lleguen a originarse.

10. LA CLAUSULA ENTREGA LIBRE

Cláusula de directrices similares a la anterior excluyendo las

dos alternativas a) y b).

El vendedor corre con los gastos y riesgos que se producen hasta que la mercancía se sitúa en el almacén o domicilio del comprador.

A manera de resumen en la tabla I, se presentan los diversos tipos de cotización sobre importaciones (o exportaciones) en referencia a 4 idiomas, y en la gráfica 2, se ejemplifica la acumulación de costos en cada tipo de exportación (o importación).

En el anexo H, se proporcionan los artículos sobre la elección de la cláusula apropiada para una cotización, así como los deberes (obligaciones) de compradores y vendedores en un contrato de compraventa de importación.

Finalmente, para concluir con este punto, se recomienda consultar el artículo: SEGURO, COBRO Y FINANCIACION DE EXPORTACIONES (O IMPORTACIONES) DE LA CITA BIBLIOGRAFICA NUMERO 13 , referida en el punto 13.0 (Bibliografía).

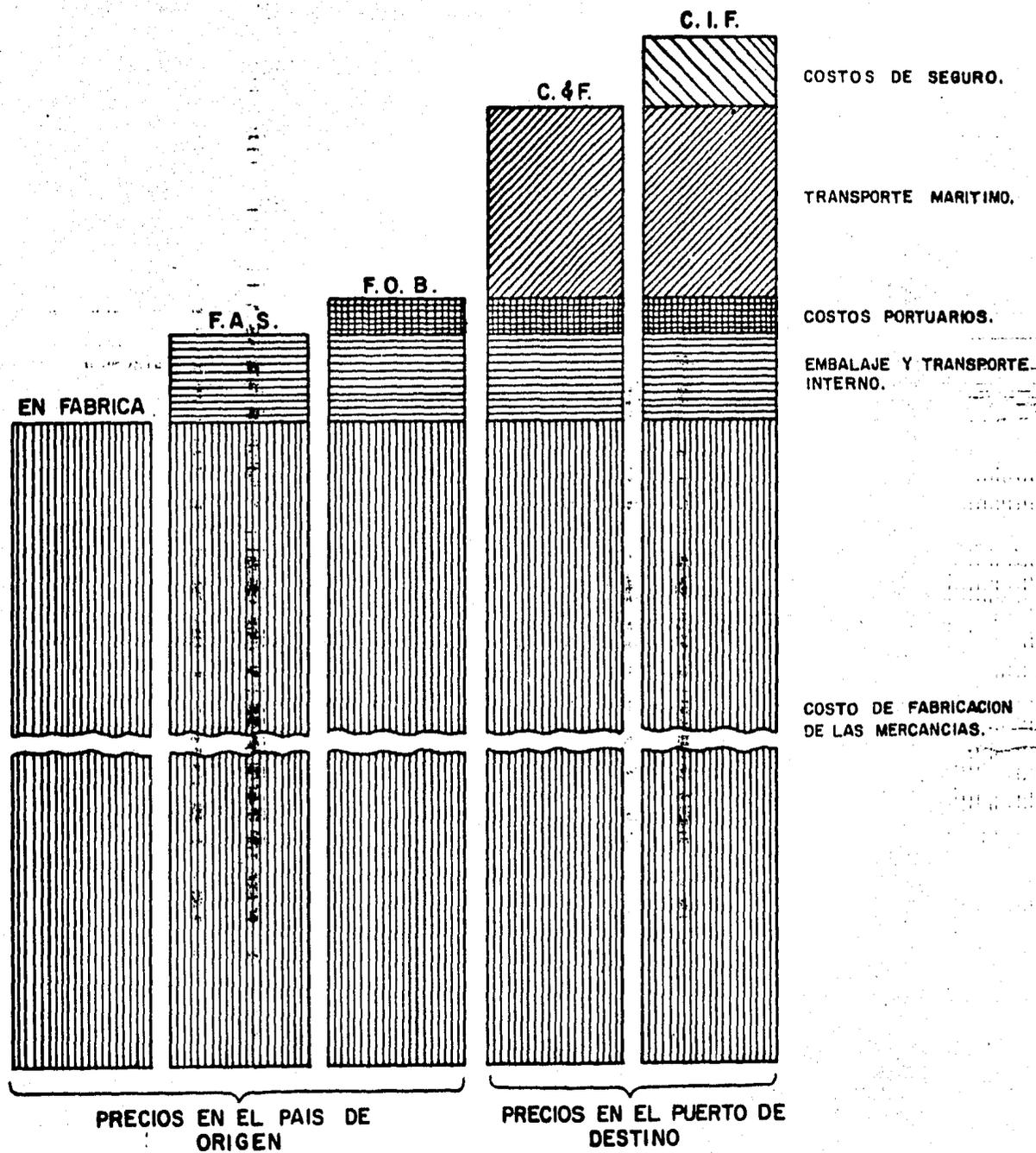
TABLA I

ABREVIATURA (**)	CASTELLANO	FRANCÉS	INGLÉS (GRAN BRETAÑA)	INGLÉS (ESTADOS UNIDOS)
	EN FABRICA (Factoría, plantación, almacén o punto de origen.)	A L'USINE (Mine, magasin, point d'origine.)	EX WORKS (Factory, mill, warehouse...)	EX POINT OF ORIGIN (Ex works.)
F. O. T. F. O. R.	FRANCO - VAGON (Indicando porteador interior y punto de partida.)	FRANCO WAGON (Moyen de transport et point de depart convenus.)	FREE ON TRUCK FREE ON RAIL (Named departure point.)	F. O. B. CAR (Named inland carrier at named inland point of departure.)
F. A. S.	FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE (Indicando puerto de embarque.)	FRANCO LE LONG DU NAVIRE (Port d'embarquement convenus.)	FREE ALONG SIDE SHIP (Named port of shipment.)	F. A. S. VESSEL (Named port of shipment.)
F. O. B.	FRANCO A BORDO (Indicando puerto de embarque.)	FRANCO-BORD (Port d'embarquement convenus.)	FREE ON BOARD (Named port of shipment.)	F. O. B. VESSEL (Named port of shipment.)
C. & F.	COSTE Y FLETE (Indicando puerto de destino.)	COOT ET FRET (Port de destination convenus.)	COST AND FREIGHT (Named port of destination.)	C. & F. (Named port of destination.)
C. I. F. C. A. F.	COSTE, SEGURO Y FLETE (Indicando puerto de destino.)	COOT-ASSURANCE-FRET (Port de destination convenus.)	COST-INSURANCE-FREIGHT (Named port of destination.)	C. I. F. (Named port of destination.)
	SOBRE MUELLE (Indicando puerto de destino)*** — (Derechos por cuenta del comprador) — (Libre de derechos.)	A QUAI (Port de destination convenus) (***) — (Non dédouané.) — (Dédouané.)	EX QUAY (Named port of destination.) (***) — (Duties on buyer's account.) — (Duty paid.)	EX QUAY (Named port of destination.) (***)
	ENTREGA LIBRE (Indicando punto de entrega.)	LIVRAISON LIBRE (Point de destination convenus.)	FREE DELIVERED (Named point in country of importation.)	FREE DELIVERED (Named point in country of importation)

(*) Los tipos de cotización citados son recogidos en los INCOTERMS 1953 de la Cámara de Comercio Internacional. La denominación Inglés (Estados Unidos) es la equivalente contenida en las «Definiciones Revisadas para el Comercio Exterior Norteamericano 1941».

(**) Las abreviaturas usuales suelen corresponder a las iniciales del nombre en inglés. Téngase en cuenta las especialidades que ofrecen las denominaciones norteamericanas.

(***) Existen dos tipos de cotización «sobre muelle». En el calificado «derechos por cuenta del comprador» el vendedor se limita a entregar la mercancía en puerto, sin pagar los derechos y gastos aduaneros que se produzcan. En la cotización «Sobre muelle (libre de derechos)» estos gastos corren también a cuenta del vendedor.



GRAFICA 2

DIAGRAMA RECOGIENDO LOS COSTOS ACUMULADOS EN CADA TIPO DE COTIZACION DE EXPORTACION E IMPORTACION

6.0 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El propósito de diseñar un sistema de información para el control de artículos de Generación de Energía Eléctrica de Importación, no estriba en el hecho de "controlar la importación como un fin de sí misma"; por el contrario, el diseño del sistema está encauzado y englobado en el contexto de un proceso de Abastecimiento de artículos y materiales de Generación de Energía Eléctrica, cuyo fin será el satisfacer una necesidad.

La particularidad del control de la importación se hace porque se considera que es un punto de interés especial para aquellos sectores que dentro de su proceso de Abastecimiento, recurren periódicamente, por uno u otro motivo a compras de importación.

Cabe destacar que otro de los fines que motivó el diseño, fue el de aplicar una experiencia profesional que podría aportar elementos, para procesar y obtener información sistematizada, a problemas de Abastecimiento de Materiales de Importación que muchas veces se presentan en la floreciente ingeniería de tráfico y transporte.

En base a lo anteriormente planteado, en los puntos siguientes se tomará como patrón o marco de referencia un Proceso de Abastecimiento de Materiales, para que a partir de él, lleguen a formularse las partes o elementos de juicio que sentarán la infraestructura para el diseño del sistema de información.

6.0.1. UBICACION DEL PROBLEMA EN EL CONTEXTO DE LA TEORIA DE ABASTECIMIENTO DE MATERIALES

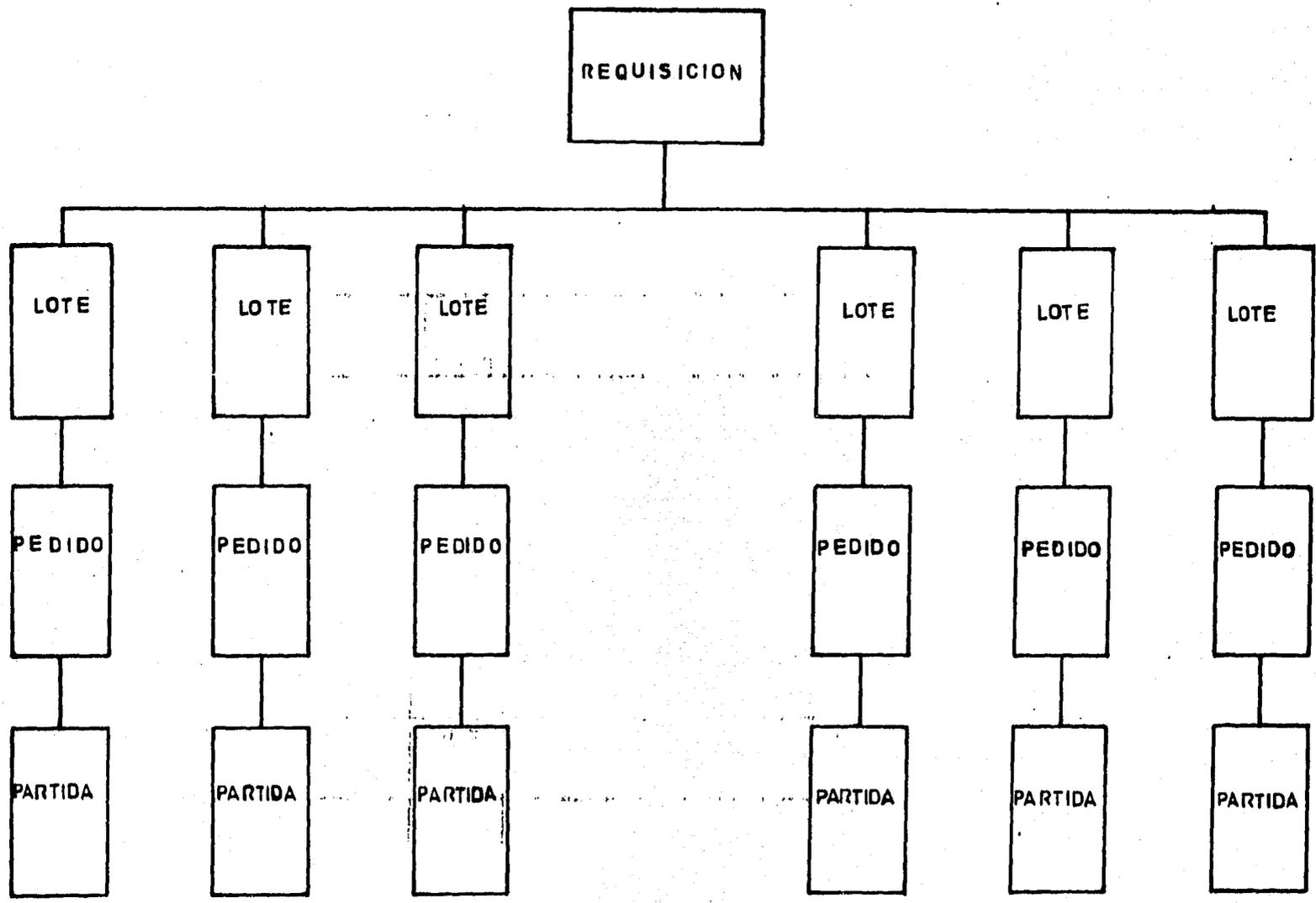
En el Proceso de Abastecimiento que será descrito, se presentan las siguientes circunstancias o suposiciones:

- . Existe una red de áreas que utilizan el equipo y material de energía eléctrica, los cuales pueden contar o no con locales para el almacenamiento de los artículos eléctricos.
- . Existe una cartera de proveedores asociados a los materiales y artículos eléctricos. La cartera comprende proveedores extranjeros y nacionales.
- . El manejo de materiales y artículos, se hará por clave.
- . Cualquier pedido a proveedor extranjero, se efectuará si existe el correspondiente permiso de importación.
- . El Proceso de Abastecimiento no será descrito con profundidad; por el contrario, sólo se hará mención de él como marco de referencia para los fines especiales del tema.
- . Existe un conjunto de archivos de carácter magnético destinados al almacenamiento de información, relacionada en torno a la estructura del proceso de abastecimiento.
- . Para formular un pedido debe existir una requisición asociada a un lote. Por cada requisición lote (homogénea, materiales del mismo uso), se formula un pedido que se desglozará en partidas, tal y como se indica en los esquemas 1 y 2.

El Proceso de Abastecimiento se encuentra formado por dos etapas:

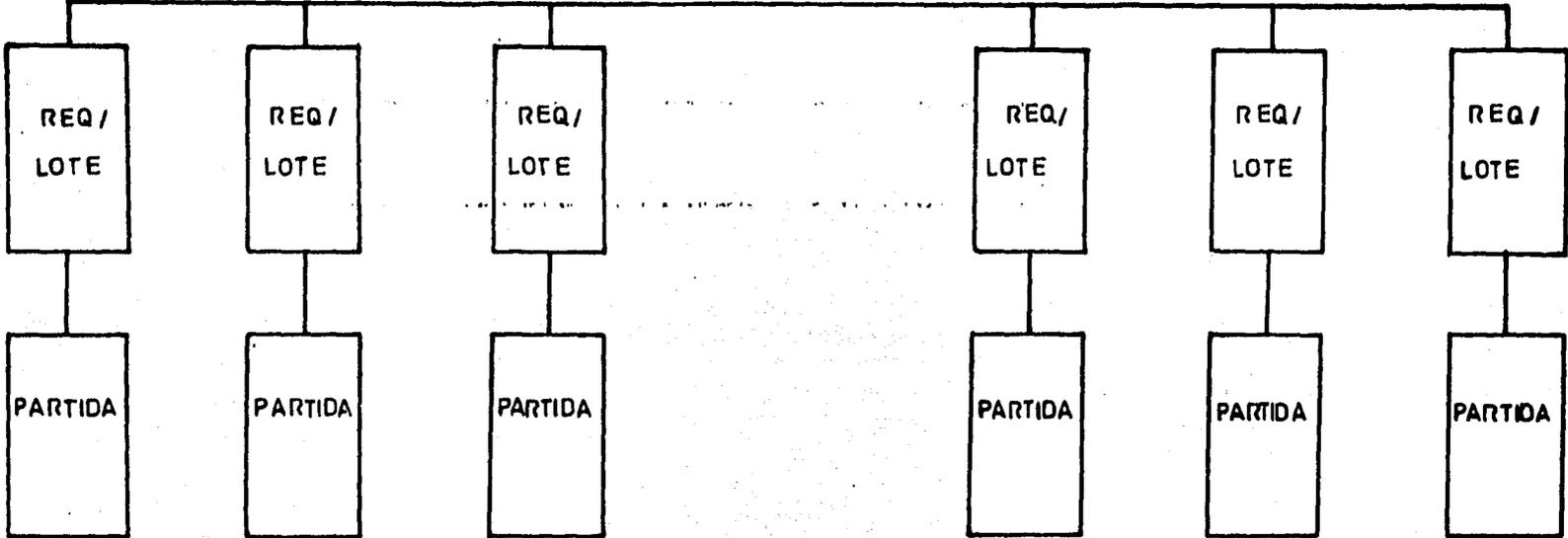
- Etapa de Adquisiciones
- Etapa de Suministros

La Etapa de Adquisiciones comprende las siguientes fases:



ESQUEMA: 1

PEDIDO



ESQUEMA: 2

Fase	Nombre de la Fase
01	Recepción de Requisiciones
02	Solicitud de Cotizaciones para Proveedores
03	Recepción de Cotizaciones por Proveedor
04	Formulación de Cuadros Comparativos
05	Emisión del Proveedor Ganador
06	Formulación del Pedido
07	Revisión, Autorización del Pedido y Entrega al Proveedor
08	Disponibilidad en Fábrica

Cada fase de la Etapa de Adquisiciones abarca los siguientes conceptos:

01. Recepción de Requisiciones

Esta fase registra todas las requisiciones, las cuales amparan la necesidad de algún material que usará determinada área de trabajo para el desarrollo de sus actividades. Normalmente, es conveniente utilizar un formato estandar para formular una requisición.

02. Solicitud de Cotizaciones por Proveedor

Para esta fase, es importante señalar que debe contarse con una cartera básica de proveedores según materiales y artículos, para que en base a ello se efectúe un concurso entre los proveedores posibles a surtir.

03. Recepción de Cotizaciones por Proveedor

Esta fase comprende el registro de especificaciones y datos relevantes sobre el material y artículos a comprarse, en relación a los proveedores concursantes de la fase.

04. Formulación de Cuadros Comparativos

Tomando como base aspectos asociados al material, tales como: especificaciones, tiempo de entrega, tipo de entrega, etc., se formulan cuadros comparativos que muestren el perfil de cada uno de esos aspectos (por proveedor), todo ello con miras a emitir un juicio sobre cada uno de los proveedores y seleccionar a uno de ellos como el surtidor del material.

05. Emisión del Proveedor Ganador

Una vez que se ha realizado el análisis comparativo entre proveedores, en esta fase se dictamina al proveedor ganador del concurso.

06. Formulación del Pedido

Una vez que se conoce el proveedor ganador, se procede en esta fase a formular el pedido del material y los artículos en cuestión.

07. Revisión y Autorización de Pedido

Esta fase corresponde al trámite administrativo de formalizar el pedido al proveedor ganador, con la correspondiente firma de autorización.

08. Disponibilidad en Fábrica

Corresponde a la fecha en que el proveedor tiene en disposición para preparar, dependiendo de la cotización, el material a embarque.

La Etapa de Suministros obedece a la siguiente descripción:

Cuando se finca el pedido al proveedor, éste procede a fabricar el producto o a surtirlo, iniciándose con ello la etapa de suministro de material y artículo. Cuando se surte* el material, se procede a utilizar modos de transporte como: aéreo, marítimo o terrestre; esto implica que tengan que controlarse aspectos de tráfico, hasta que se conduce el material a un almacén, bodega o directamente al usuario.

Para casos de material o artículos de importación, la Etapa de Suministros se encuentra estructurada por las fases siguientes:

Fase	Nombre de la Fase
001	Embarque de Puerto
002	Arribo de Aduana
003	Reexpedición de Aduana
004	Recepción Almacén Distribuidor

La descripción de estas fases se hace a continuación:

001. Embarque en Puerto

Esta fase comprende la acción de embarcar el material o el artículo de importación del origen correspondiente al proveedor, a la aduana del país de destino (correspondiente al comprador).

* En este caso no se hace mención a los diversos tipos de cotización que existen en una importación. Para tal efecto remitirse al punto 5.0, del presente documento.

002. Arribo en Aduana

Cuando el material o el artículo de importación ha sido embarcado, debe esperarse en la aduana de entrada con todos los documentos legales, para que a su arribo puedan agilizarse los trámites correspondientes.

003. Reexpedición en Aduana

Fase en la que se presentan todos los documentos inherentes al material o el artículo de importación avalados por las instituciones federales del país, con la finalidad de internar el material.

004. Recepción en Almacén Distribuidor

Toda vez que el material es reexpedido en la aduana, deben buscarse los mecanismos, tales como: tipos de transporte para el internamiento del material hacia su almacén redistribuidor o directamente al usuario.

El sistema de Abastecimiento descrito se ejemplifica en la Fig. 6.F.1.

Por todo lo anteriormente señalado, se puede afirmar que el diseño del sistema de información para el control de importaciones, estará enfocado a la Etapa de Suministros, en todas sus fases; no queriendo decir que se descarte la Etapa de Adquisiciones, por el contrario, se recurrirá a tal Etapa, ya que repercute en la de Suministros.

6.0.2. ELEMENTOS FUNDAMENTALES DEL PROBLEMA PARA EL DISEÑO DEL SISTEMA

Considerando las fases de las dos etapas del sistema de Abastecimiento descrito en el punto anterior, se procederán a delimitar hechos asociados a ellas, con el objeto de plantear los elementos fundamentales, que servirán de base en el diseño del sistema de computadora.

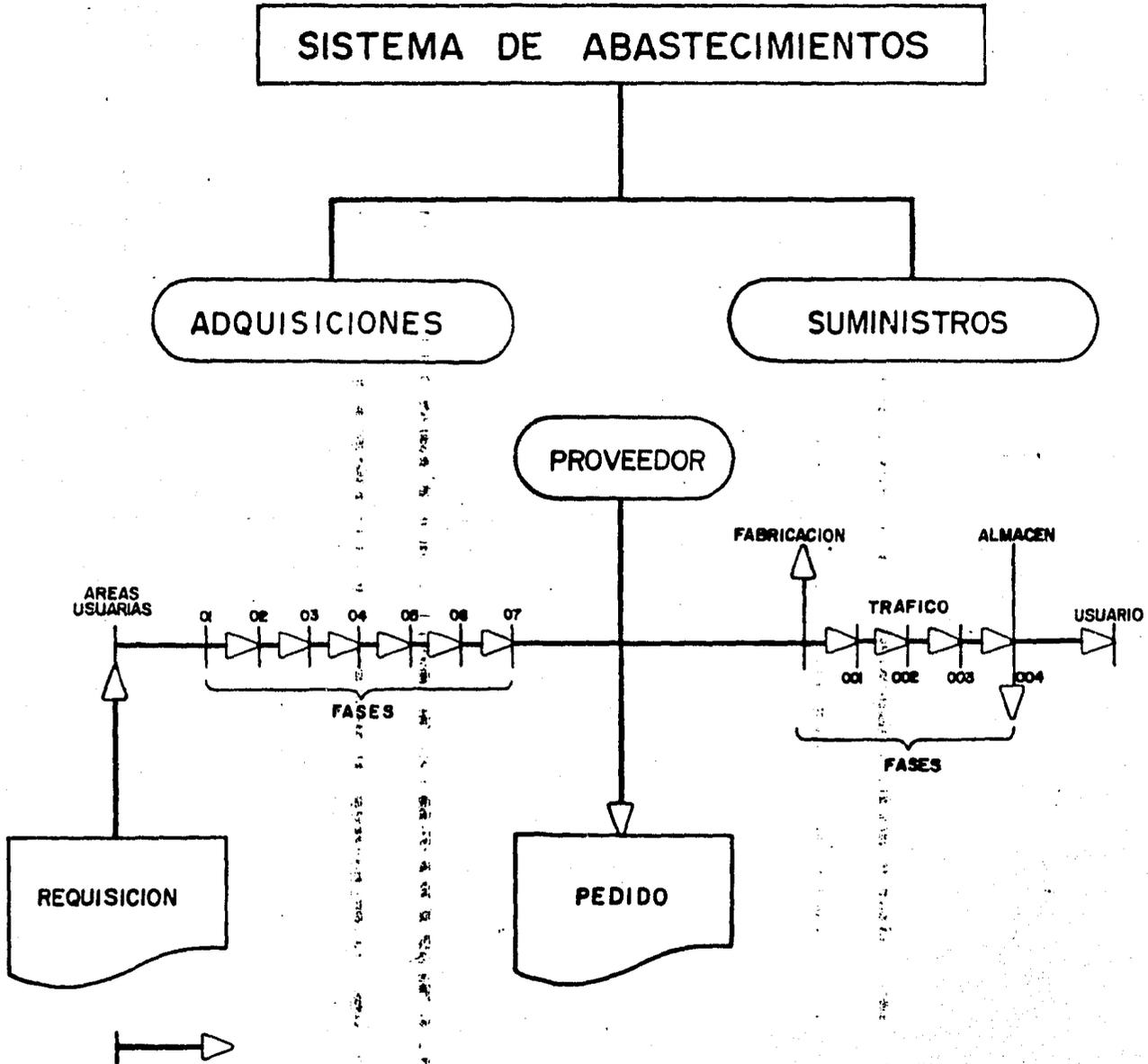


FIGURA 6.F.1

Partiendo de los supuestos:

- . En la compra de un material o artículo, existe incertidumbre si es o no de importación.
- . En caso de que un material fuese de importación, no debe efectuarse el pedido al proveedor correspondiente, si no cuenta con su permiso de importación.
- . Existe diversidad de proveedores extranjeros y nacionales, asociados a los materiales y artículos eléctricos.
- . Las fases de las etapas de Adquisición y Suministro, aportan los siguientes elementos fundamentales para la formulación del sistema.
- + Entre las fases 01 y 05, inclusive, de la Etapa de Adquisiciones, deben controlarse las correspondientes solicitudes de permisos de importación y todos los movimientos emanados de ésta, incluyendo prórrogas. Aunado a lo anterior, debe conservarse información relevante a los materiales o a los artículos que tengan producción nacional.
- + En la fase 07 de la Etapa de Adquisiciones, se deberán enviar, independientemente del tipo de cotización, instrucciones de Embarque para el material. Tales instrucciones serán:
 - . Fecha de emisión de las instrucciones de embarque
 - . Aduana de Entrada
 - . Agente Aduanal
 - . Agente Embarcador

Asimismo, esta fase ya debe contemplar los correspondientes permisos de importación para cada pedido.

- + Entre las fases 001 y 002 de la Etapa de Suministros, deben controlarse los tiempos promedio de arribo, según el origen del material.
- + En las fases 002 y 003 de la Etapa de Suministros, se controlan a los agentes aduanales, involucrados en los trámites aduanales de los materiales de importación.
- + En las fases 003 y 004 de la Etapa señalada en el punto anterior, debe controlarse los medios y mecanismos de transporte más adecuados para el internamiento del material a su almacén redistribuidor o al usuario.

En resumen, el sistema de información a diseñar, se centra en el control de los aspectos derivados del tráfico de la mercancía de importación, cuidando de sistematizar y brindar información para uso de los elementos partícipes en la misma.

Por otro lado, todos los aspectos señalados en este subpunto, son la base a considerar en el diseño del sistema y en el diseño mismo, se abordarán los aspectos y restricciones particulares.

6.0.3. ORGANIZACION PROPUESTA PARA LA OPERACION DEL SISTEMA

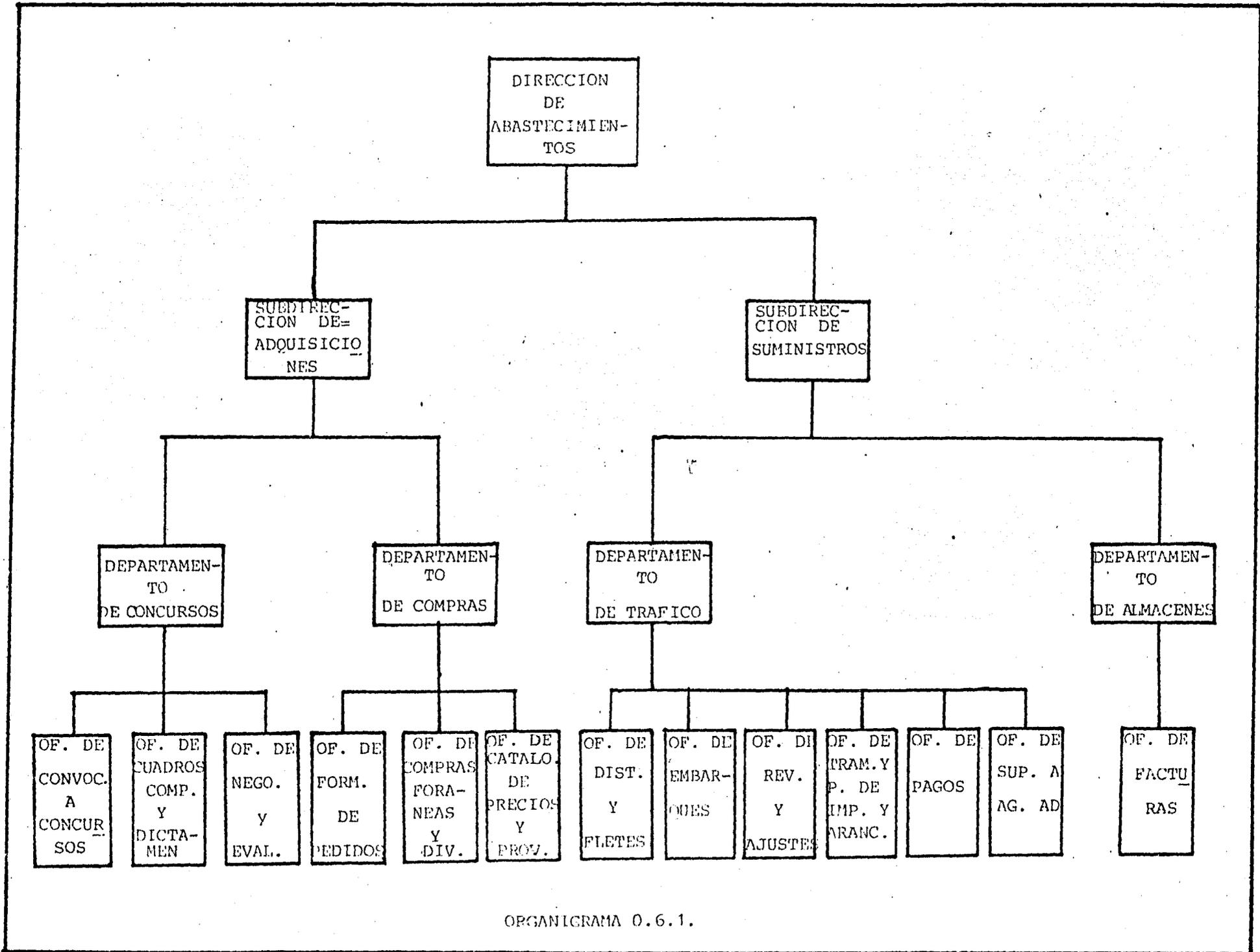
Considerando la estructura del Proceso de Abastecimiento antes descrito y debido a que el sistema de información que se pretende diseñar debe asociarse a una estructura administrativa en el sentido de que tal organización será la usuaria de la información que el sistema proporcione, se presenta un modelo de organización que se considera útil a los fines que se persiguen.

Elementos que conforman la organización:

- . Dirección de Abastecimientos
- . Subdirección de Adquisiciones
- . Departamento de Concursos

- . Oficina de Convocatoria y Cursos
- . Oficina de Cuadros Comparativos y Dictamen
- . Oficina de Negociaciones y Evaluaciones
- . Departamento de Compras
- . Oficina de Formulación de Pedidos
- . Oficina de Compras Foráneas y Diversas
- . Oficina de Catálogos de Precios y Proveedores
- . Subdirección de Suministros
- . Departamento de Tráfico
- . Oficina de Distribución y Fletes
- . Oficina de Embarques
- . Oficina de Revisión y Ajustes
- . Oficina de Trámites y Permisos de Importación y Aranceles
- . Oficina de Pagos
- . Oficina de Supervisores y Agentes Aduanales
- . Departamento de Almacenes
- . Oficina de Facturas

La disposición jerárquica de estos elementos, se indica en el organigrama 0.6.1.



ORGANIGRAMA 0.6.1.

7.0 UBICACION DEL UNIVERSO DE TRABAJO DEL SISTEMA

Los elementos que fundamentalmente inciden en el flujo de los trámites de importación son:

- . Comprador
- . Proveedores
- . Institución Federal que reglamenta Permisos de Importación
- . Agentes Aduanales
- . Agentes Embarcadores
- . Compañías Transportistas
- . Aduanas
- . Dependiendo del tipo de cotización; Instituciones de Crédito
- . Etc.

Asociando tales elementos al diseño del sistema, se pueden clasificar en: elementos internos (Primarios) y externos (Secundarios).

Elementos Internos (Primarios).

Son aquellos elementos que se manifiestan como los causantes y promotores de un movimiento de importación.

Elementos externos (Secundarios).

Son aquellos elementos que completan los trámites de la Importación originada por los elementos internos.

Bajo las definiciones anteriores y enfocándonos al diseño del sistema para el control de importaciones, se define el universo de trabajo de éste, de la manera siguiente:

+ Elementos internos (Primarios)

- Subdirección de Adquisiciones
- . Departamento de Compras
- . Departamento de Concursos
- Subdirección de Suministros
- . Departamento de Tráfico
- = Oficina de Distribución y Fletes
- = Oficina de Embarques
- = Oficina de Revisión y Ajustes
- = Oficina de Trámites y Permisos de Importación y Aranceles
- = Oficina de Pagos
- = Oficina de Supervisores y Agentes Aduanales

+ Elementos externos (Secundarios)

- . Secretaría de Comercio
- . Proveedores
- . Agentes Embarcadores
- . Agentes Aduanales
- . Aduanas
- . Agentes Transportistas

En las figs.: 10.M.1, 10.M.2, 10.M.3 y 10.M.4, se hace referencia a la interacción de los elementos aquí citados y que definen el Universo de trabajo del sistema de información.

8.0 METODOLOGIA EMPLEADA EN EL DESARROLLO DEL DISEÑO DEL SISTEMA

En éste punto se hace referencia de algunos aspectos concernientes a la Ingenieria Industrial y la Estadística.

De la Ingenieria Industrial se toman algunos lineamientos básicos sobre el registro de hechos, a fin de justificar la diagramación empleada para el diseño del sistema que nos ocupa.

Así mismo de la estadística se emplean tópicos sobre promedios y pronósticos a fin de plantear la factibilidad de modelos que permitan pronosticar arribo de materiales importados por aduana.

8.0.1 USO DE LA INGENIERIA INDUSTRIAL

Según los lineamientos establecidos por la Oficina Internacional del Trabajo (O.I.T.), en torno al estudio del trabajo, indican que una vez elegido el trabajo en estudio, la etapa siguiente es la del registro de los métodos existentes del mismo.

El registro de los hechos abarca desde la simple escritura hasta gráficas y diagramas de tipo específico.

En términos generales, según la O.I.T., las gráficas y diagramas pueden englobarse de dos categorías:

- Los que sirven para consignar una sucesión de hechos o acontecimientos en el orden de ocurrencia y sin reproducirlos a escala.
- Los que registran los sucesos también en el orden que ocurren pero indicando su escala en el tiempo, de modo que se observe la acción mutua de sucesos relacionados entre sí, de una forma completa.

La O.I.T. clasifica para el estudio de métodos, a las gráficas y diagramas de la manera siguiente:

I. Gráficas que indican sucesión de hechos

- Cursograma sinóptico del Proceso
- Cursograma analítico del Operario
- Cursograma analítico del Material
- Cursograma analítico del Equipo o Maquinaria
- Diagrama Bimanual

II. Gráficas con escala de Tiempo

- Diagrama de Actividades Múltiples
- Sinograma

III. Diagramas que indican movimientos

- Diagramas de recorrido o circuito
- Diagrama de hilos
- Ciclograma
- Cronociclograma
- Gráfica de trayectoria

Cada una de estas gráficas y diagramas, tiene sus símbolos y nomenclaturas de representación.

Este breve esbozo que se hace sobre gráficas y diagramas, relacionados al registro de hechos, es con el objeto de enmarcar y justificar teóricamente uno de los aspectos relacionados al diseño del sistema que nos atañe.

Dentro del Sistema de Información para el control de importaciones, se utiliza un tipo de diagrama que se apega estrictamente a la clasificación que hace la O.I.T., y que considerando la categorización que hace tal Institución, puede englobarse dentro de:

- Los que sirven para consignar una sucesión de hechos o acontecimientos en el orden de ocurrencia y sin reproducirlo a escala.

Haciendo una comparación entre los diagramas y gráficas que clasifica la O.I.T. y el que se emplea en el diseño del Sistema de Información, este último es análogo al cursograma sinóptico del proceso, salvo que el cursograma está canalizado a un proceso industrial y el empleado en el Diseño del Sistema, al procesamiento de información por computadora.

Un ejemplo del cursograma de proceso se hace en la figura 8.F.1.

En base a la estructura lógica del cursograma se justificó un diagrama que permitiera visualizar, en una forma íntegra: información, flujo de información, procedimientos manuales computarizados, de tal forma que pudiera ubicarse la acción de todos y cada uno de los elementos partí-

PERNETE DE TOPE
5 mm DE DIAMETRO
ACERO BSS 3214

PIEZA MOLDEADA DE PLASTICO
MOLDEADO DE RESINA DE
FENOLFORMALDEADO

EJE
10 mm DE DIAMETRO
ACERO S.69

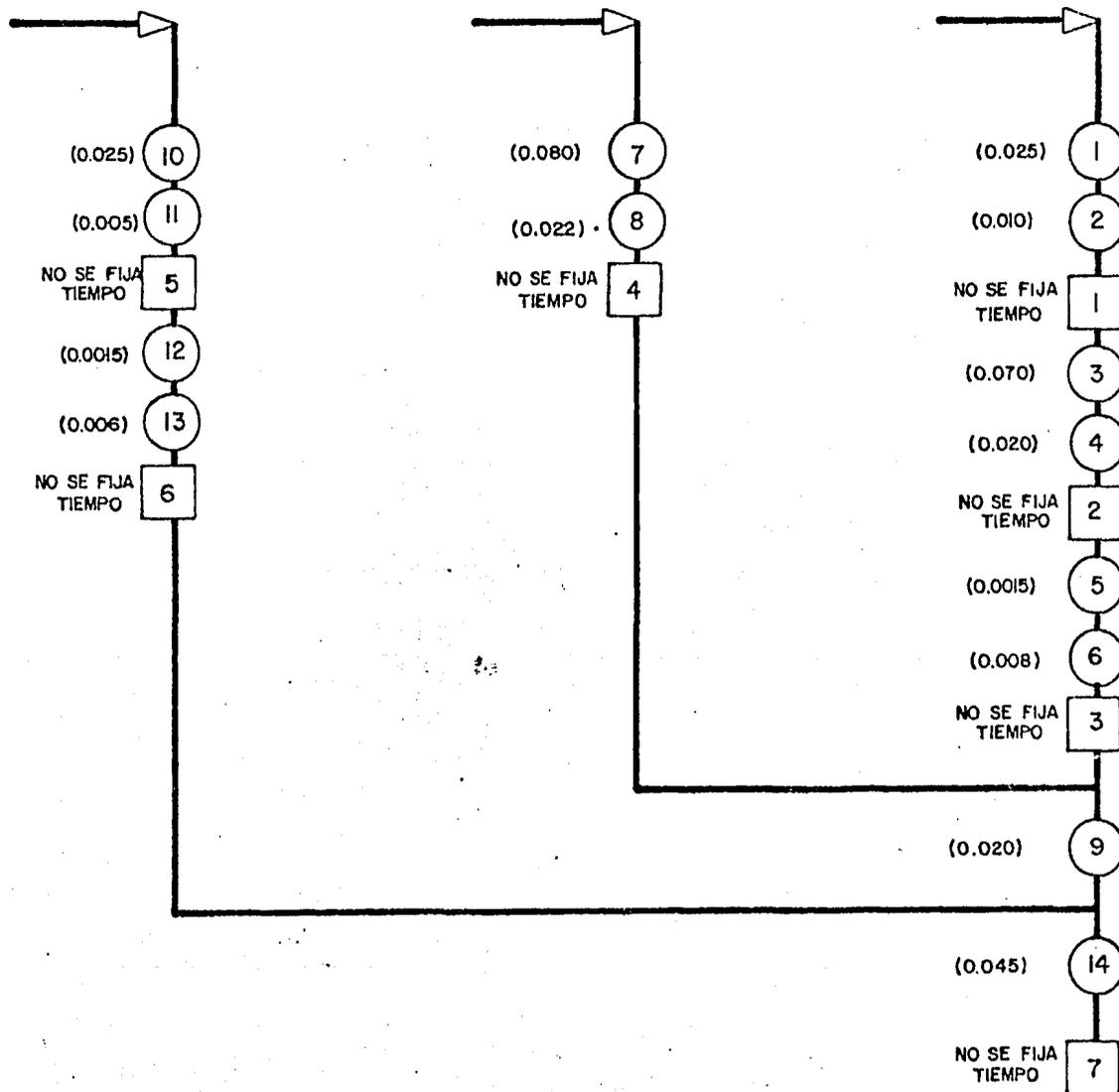


FIGURA 8.F.1

CURSOGRAMA SINOPTICO: MONTAJE DE UN ROTOR DE INTERRUPTOR

cipos del sistema de información en cuestión. El diagrama se muestra en la Fig. 10.M.1 (capítulo 10), la cual indica lo siguiente:

- La agrupación de los organismos y elementos que emiten y reciben información para el movimiento de importaciones (organismos internos).
- La agrupación de los organismos y elementos que son ajenos a la generación de los movimientos de importación, pero que intervienen legalmente o con elementos de apoyo para la agilización del trámite de la importación; por ejemplo: agente embarcador, proveedor, Secretaría de Comercio, etc.
- Asimismo, se muestra el sistema de información computarizado, que abarca los siguientes conceptos:
 - . Procedimientos en línea: describe el flujo de los procedimientos asociados al computador
 - . Procedimientos fuera de línea. Son procedimientos manuales, complementarios a los que se dan en línea; por ejemplo: codificación, preparación de documentos para introducirlos al computador, etc.

Si se hace una comparación entre el cursograma de proceso y el elaborado para el Sistema de Información, que a partir de este momento se denominará Flujograma General de Procedimiento, se puede destacar lo siguiente:

- En el cursograma de proceso existe un cuerpo principal al cual se irán adheriendo cuerpos secundarios y conforme a las representaciones convencionales de la O.I.T. (ver Fig. 8.F.3.)
- En el flujograma existen procedimientos en línea del Sistema de Información, a los cuales tendrán que irse adheriendo.

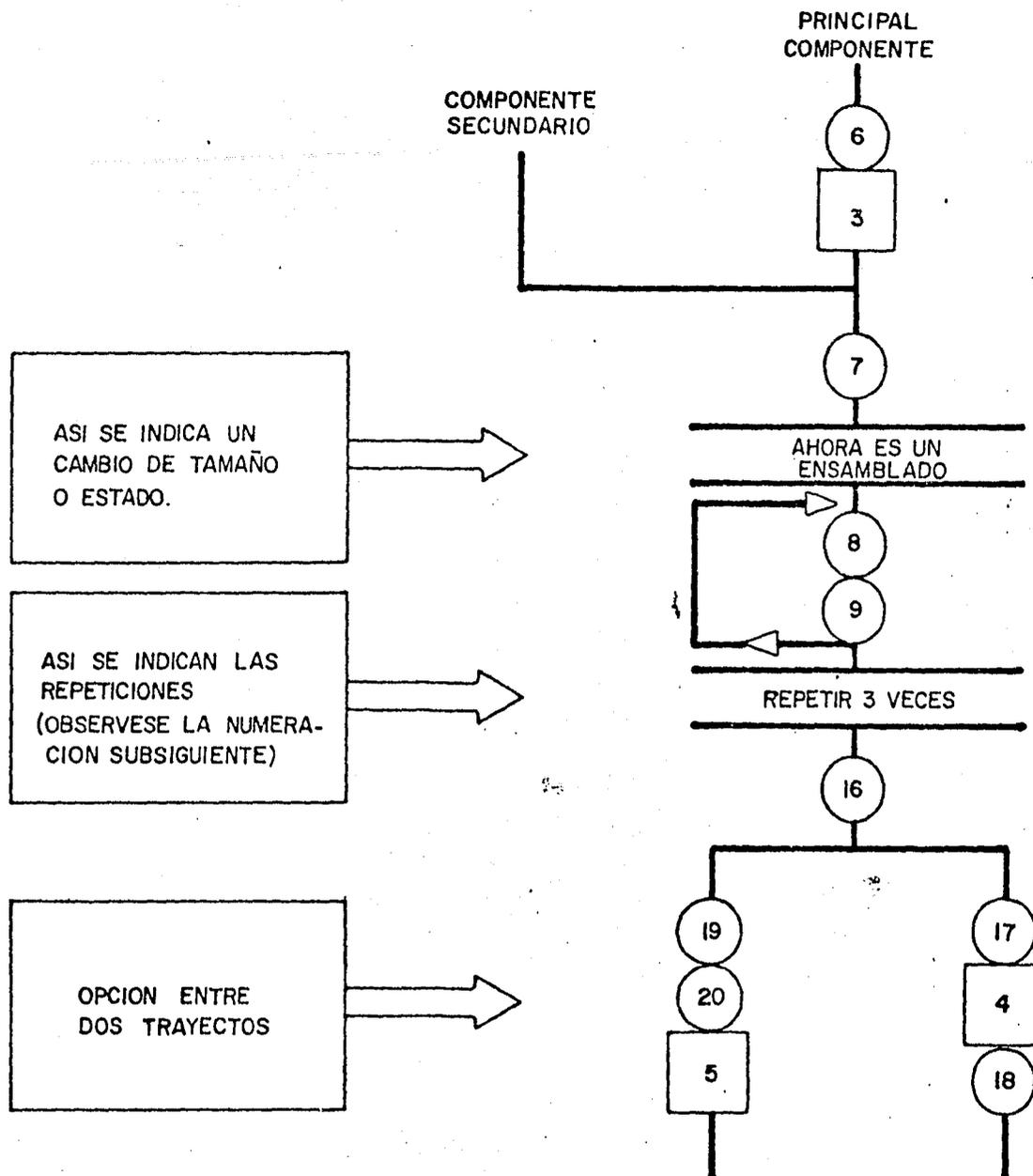


FIGURA 8.F.3
REPRESENTACIONES CONVENCIONALES

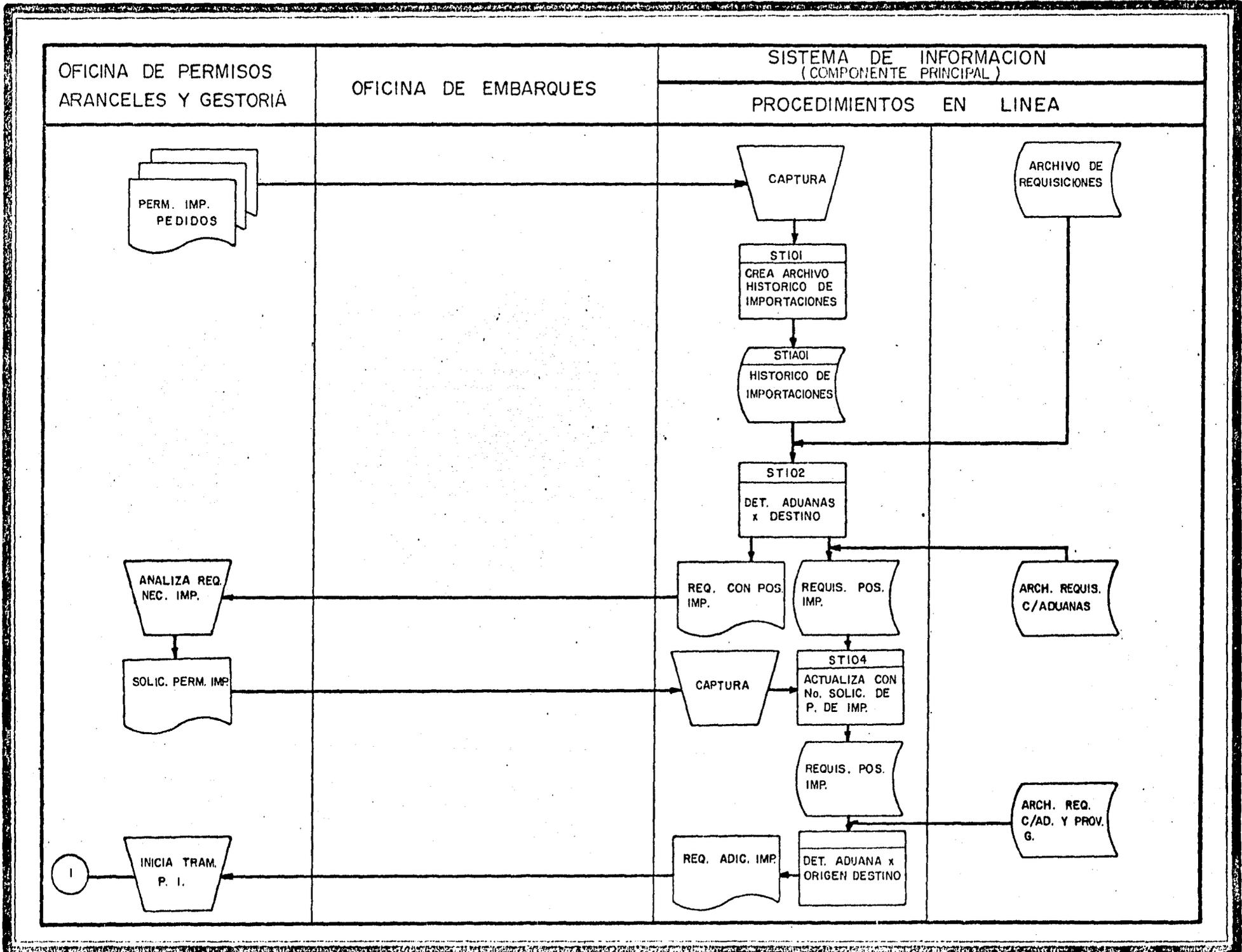
hechos de actividades derivadas de la importación, con la finalidad de sistematizar información por computadora.

Asimismo, cuando se sistematiza la información, ésta debe distribuirse al elemento en el momento indicado y conforme a una actividad administrativa, comprendida en un método de trabajo y establecido (ver Fig. 8.F.4.)

Cabe hacer énfasis que el flujograma general de procedimientos es de suma utilidad, pues así como en un cursograma sinóptico de proceso se muestran las partes del todo y el todo; en el flujograma se sitúan los flujos y movimientos de la información sistematizada para con los entes administrativos que hacen uso de la misma, es decir, se plantea en forma íntegra la sincronía: movimientos administrativos - computador - movimientos administrativos.

Como se hizo referencia en el punto 6.0.2., en el diseño del Sistema de Información para controlar las importaciones, se incide en la etapa de suministros y debido a ello, la parte organizacional que se asocia al sistema, es la correspondiente al Departamento de Tráfico.

FIGURA 8.F.4



8.0.2. USO DE LA ESTADISTICA

Cuando se ha concretizado la importación, es decir cuando existe un pedido a determinado proveedor, éste procede a embarcarlo iniciándose con ello el seguimiento del embarque.

Dentro del seguimiento del embarque es de primordial importancia estimar el tiempo en que la importación arribó a determinada aduana. Para ello, se considera lo siguiente:

Cada proveedor tendrá un registro acumulativo de los tiempos de arribo a las aduanas. El tiempo acumulativo se promediará para obtener los datos estadísticos.

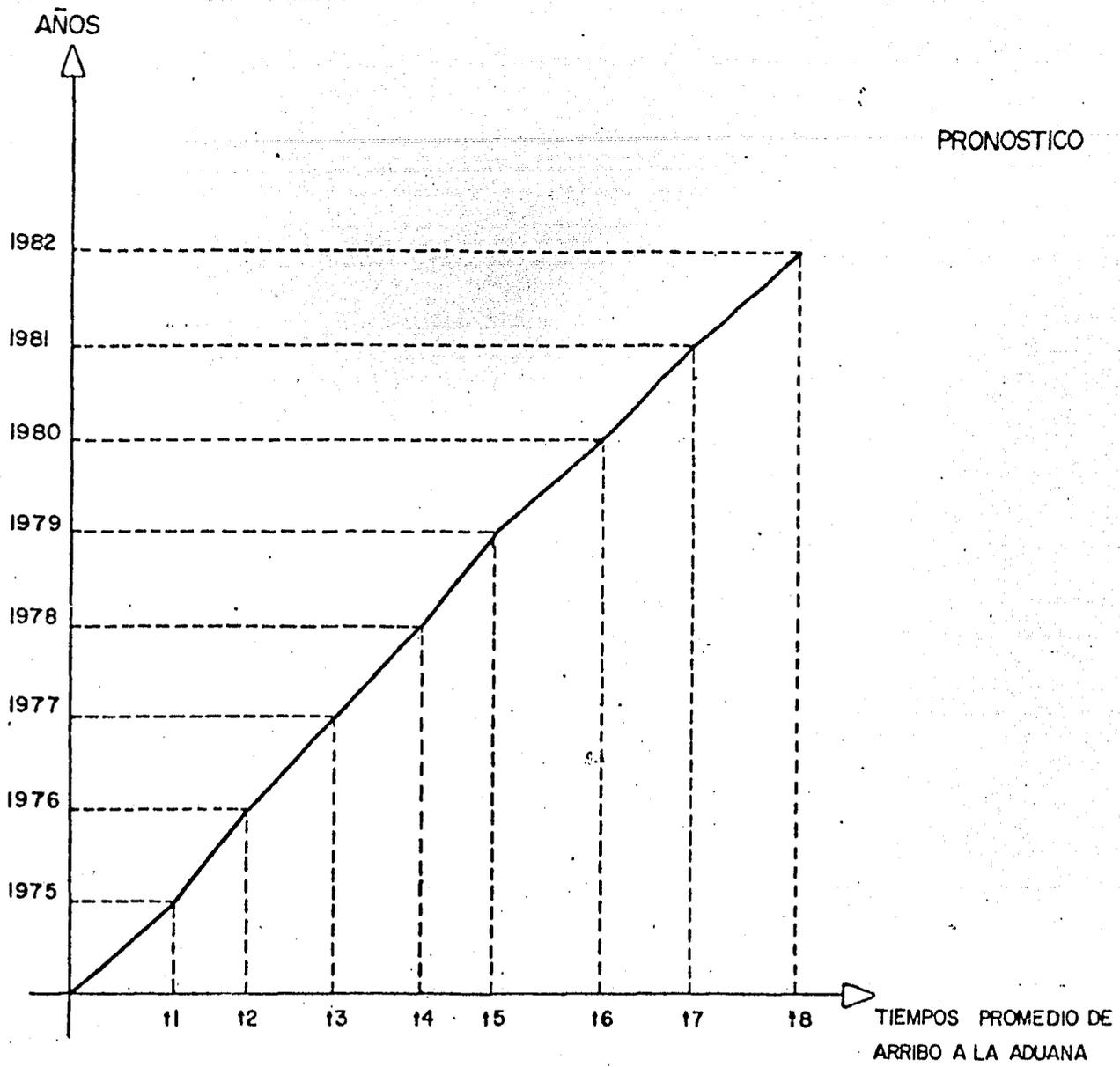
- Media
- y
- Desviación Estandar

ambos datos deben obtenerse por proveedor.

El objeto de la obtención de los datos estadísticos estriba en que a partir de ellos se pronosticarán los tiempos promedio de llegada, para un periodo establecido por el proveedor.

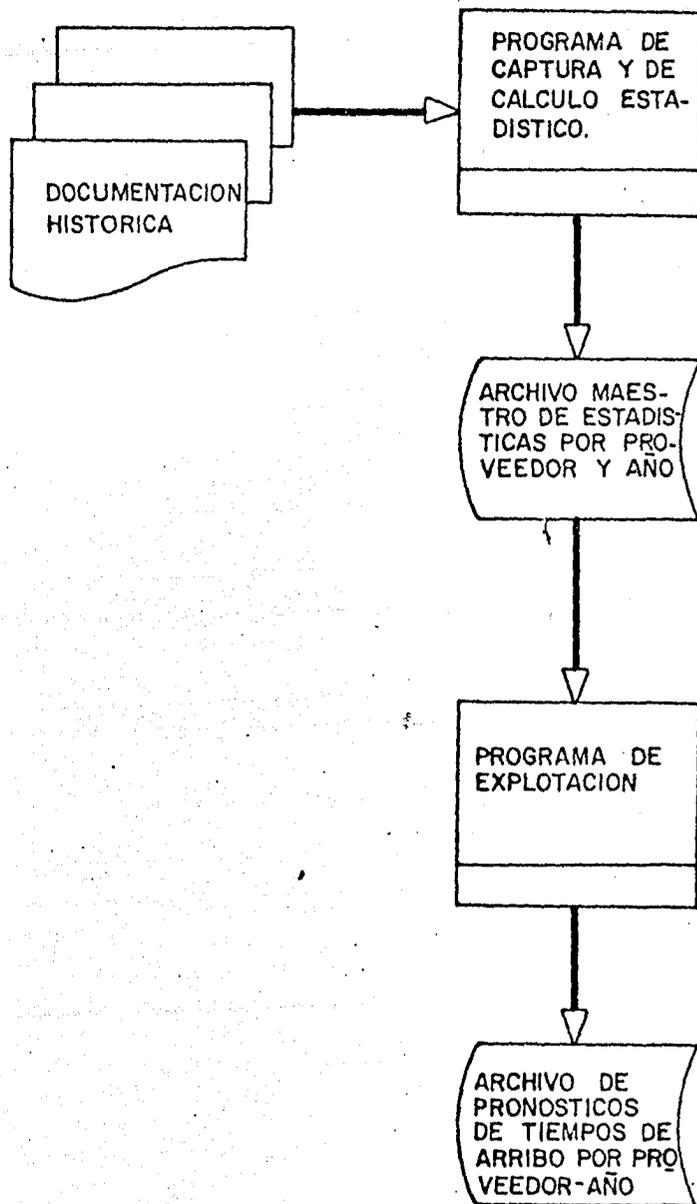
En relación con el planteamiento anterior, se aclara que la aplicación se hace para casos donde administrativamente se cuenta con información, no sistematizada de pedidos por proveedor que arriban a determinada aduana. Bajo esta circunstancia, se puede llegar a captar esa información histórica que bien podría ser de 6 años como mínimo y proceder a obtener medidas de tiempos de arribo de materiales importados por proveedor y año, y en seguida llegar a formular un modelo de correlación con miras a implantar los tiempos pronosticados (promedio anual) de nuevos productos importados; esto se muestra en las gráficas 3 y 4.

Cabe aclarar que lo plasmado en las gráficas anteriores y, fundamentalmente el pronóstico de tiempo de arribo, es sólo un estimado para un año de nuevos movimientos de importaciones. Estos deben captarse



CORRELACION DE TIEMPOS PROMEDIO DE
ARRIBO A LA ADUANA Y AÑO POR
PROVEEDOR

GRAFICA 3



GRAFICA 4.

durante el año para el cual se estima el tiempo de arribo, después hay que actualizar el archivo maestro de estadísticas por proveedor y año, para que a partir de éste vuelvan a fijarse nuevos tiempos de arribo, conforme al coeficiente de correlación del modelo.

Este punto sólo da una breve descripción conceptual de lo que se plasmará en el diseño del sistema, utilizando fundamentalmente, elementos de la estadística. Los aspectos técnicos y de procedimiento se definirán en el diseño del sistema.

9.0 METODOLOGIA APLICADA EN EL DESARROLLO DEL SISTEMA

La metodología que a continuación se expone, es fundamentalmente una síntesis de experiencia profesional aplicada a los Sistemas de Información.

Todo Sistema de Información necesariamente tiende a desarrollarse en dos aspectos:

- . Primeramente como un ANTEPROYECTO
- . Secundariamente como PROYECTO

Fundamentalmente un Sistema de Información a nivel ANTEPROYECTO, podría afirmarse que es un aspecto de estudio, asociado a los pasos que se indican a continuación:

- De inicio
- Conceptual
- De análisis

El recorrido de estos pasos quedaría plasmado en un documento guía que básicamente contiene:

- 1.0 INTRODUCCION
- 2.0 OBJETIVOS
- 3.0 DESCRIPCION DE LA PROBLEMÁTICA
 - 3.1 SITUACION ACTUAL
 - 3.2 SITUACION DESEADA
 - 3.3 RESTRICCIONES
- 4.0 ALTERNATIVA DE SOLUCION A LA PROBLEMÁTICA INMEDIATA
 - 4.1 SELECCION DE LA MEJOR ALTERNATIVA
- 5.0 SISTEMA PROPUESTO
 - 5.1 ESPECIFICACIONES FUNCIONALES
 - 5.1.1. ENTRADAS
 - 5.1.2. PROCESO
 - 5.1.3. SALIDAS

Cada uno de estos puntos comprende los siguientes conceptos:

INTRODUCCION

De manera concisa, en este punto deberá mencionarse a partir de qué convenios o solicitudes de servicio se justifica la elaboración del ANTEPROYECTO.

Si ya existen otros antecedentes de ANTEPROYECTOS, PROYECTOS o documentos semejantes en relación al trabajo, deberán incluirse las referencias pertinentes, pero sin entrar en detalles de la problemática específica. Es recomendable no exceder la INTRODUCCION, a más de dos cuartillas.

OBJETIVO

Aquí se describirán los OBJETIVOS que se pretenden alcanzar con el ANTEPROYECTO respectivo y corresponden a las necesidades básicas de especificar, para el solicitante del ANTEPROYECTO, la definición del "PROBLEMA A RESOLVER" y las características de la solución propuesta.

Es importante no confundir estos objetivos con los correspondientes a la SITUACION DESEADA Y RESTRICCIONES (abordados más adelante).

SITUACION ACTUAL

En este punto deben incluirse las características de la organización del solicitante del ANTEPROYECTO, siendo por ello recomendable incluir: organigramas tanto estructurales como funcionales; diagramas de procedimiento de actividades actuales. Necesariamente se tendrá que elaborar un diagrama actual de procedimientos, donde puedan apreciarse los elementos para los cuales se realizará el Sistema de Información, así mismo se incluirá como anexo el conjunto de documentos y controles que ilustren en el Diagrama de Procedimientos de actividades Actuales. Ejemplo: de este diagrama se muestra en la Fig. 9.F.1.

Para ilustrar la "PROBLEMATICA EXISTENTE", se recomienda incluir un diagrama de conceptos, como el mostrado en la figura: 9.F.2 y cuya simbología se describe en la figura 9.F.3. Asimismo, en la SITUACION

ACTUAL, deberán precisarse los elementos que sean causa de "Problemas" observados durante una INVESTIGACION DE CAMPO, que bien puede ser una entrevista o un cuestionario, previamente planeados. Los aspectos fundamentales de la problemática a resolver deberán agruparse por tópicos tales como:

Procedimientos, reportes o bien por áreas como: Personal, Almacenes, etc.

En el formato 9.F.4, se muestra un cuestionario aplicado como investigación de campo.

E. U. A.

MEXICO

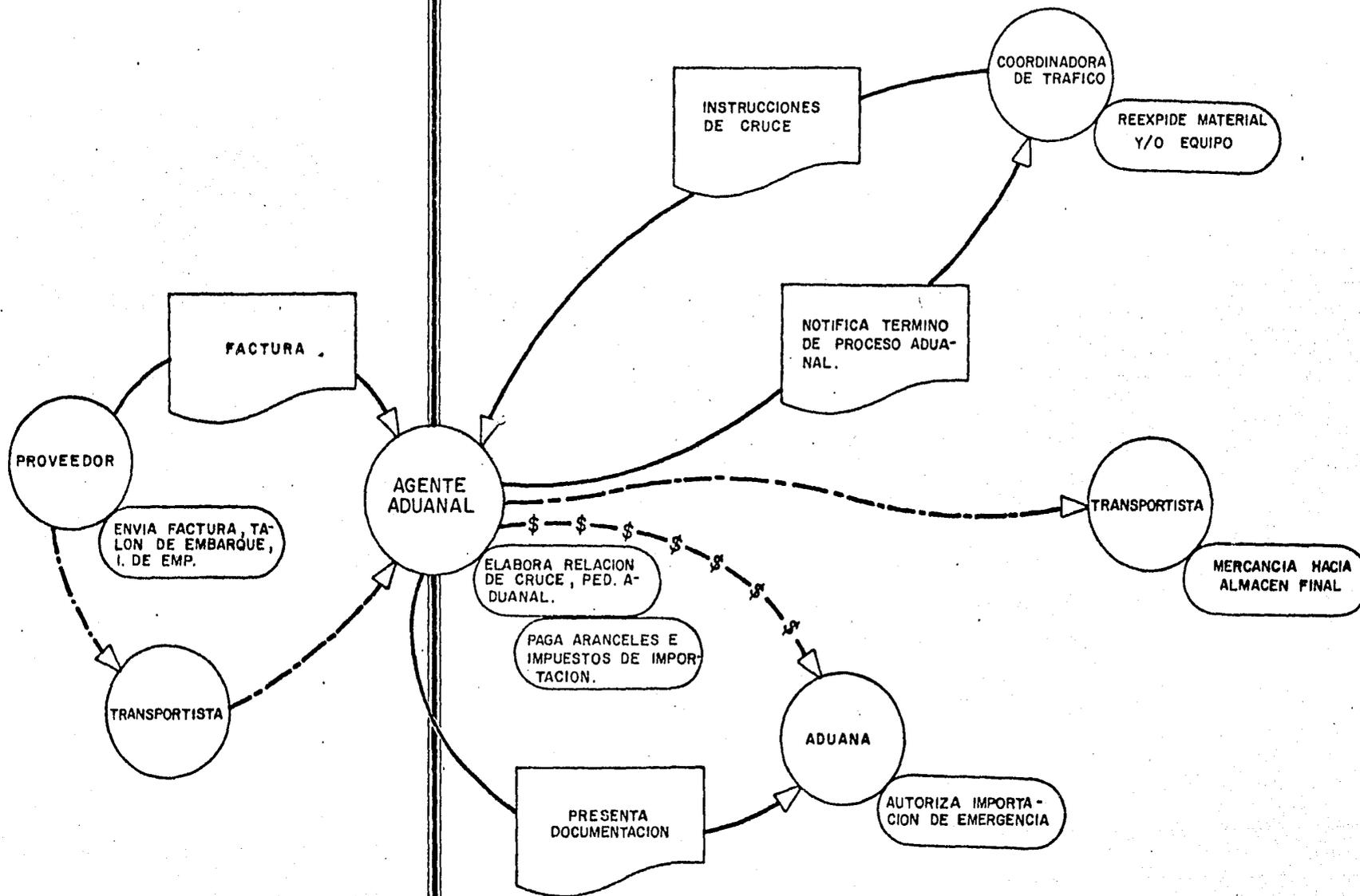


FIGURA 9.F.2

DIAGRAMA CONCEPTUAL DE TRAFICO DE MERCANCIA

SIMBOLOGIA EMPLEADA PARA LA ELABORACION DE DIAGRAMAS DE CONCEPTO

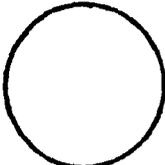
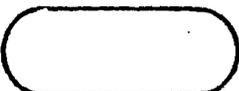
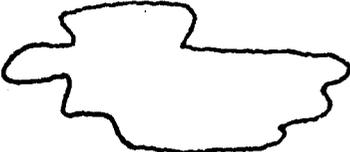
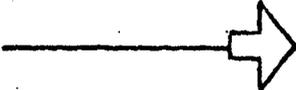
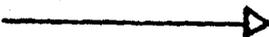
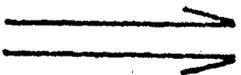
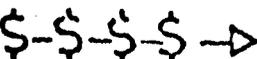
S I M B O L O	S I G N I F I C A D O
	Unidad Administrativa o persona Universo cuyos elementos guardan un orden específico
	Funciones o Actividades de la Unidad Administrativa o Personal
	Universo cuyos elementos carecen de un orden o control específico
	Comunicación Normativa o de Autoridad
	Flujo de Información de primer orden dentro del esquema presentado
	Flujo de Información de segundo orden dentro del esquema representado
	Flujo de Personas
	Flujo de Recursos Materiales
	Flujo de Recursos Financieros
	Documentos

FIG. 9.F.3

CUESTIONARIO DE CUADROS COMPARATIVOS

1. ¿ Qué secciones se relacionan con torno a la elaboración de un cuadro comparativo ? (Anexe organigrama al presente documento)
2. ¿ Qué funciones tienen las secciones mencionadas en la pregunta anterior, en relación a los cuadros comparativos ?
3. ¿ En qué sección se genera la información de su CIA., para la base comparativa con las especificaciones de proveedores ?
4. ¿ Existe algún formato especial en relación a la información que envían los proveedores partícipes en un concurso de equipo ?
5. Si la respuesta 4 fue negativa ¿ qué procedimientos siguen para ordenar la información ?
6. ¿ Cuántas personas intervienen en la elaboración de un cuadro comparativo ?
7. ¿ Qué tiempo (promedio) se consume en la elaboración de un cuadro comparativo ?
8. ¿ A cuánto asciende el costo de elaboración de un cuadro comparativo ?
9. ¿ ¿ Qué promedio mensual de cuadros comparativos se elaboran ?
10. ¿ En base a qué criterio asignan los números secuenciales a los conceptos técnico-económicos de un cuadro comparativo ?
11. ¿ Existe una asignación de código o clave a cada uno de los proveedores que participan en un concurso ?
12. ¿ Existe una clasificación general del equipo que su CIA. requiere al momento de efectuarse un concurso ?

13. ¿ Qué factores intervienen en la decisión de elección de un proveedor concursante ?

SITUACION DESEADA

Establece las metas específicas y objetivos que desea el solicitante del ANTEPROYECTO alcanzar a corto y mediano plazo. Deberán abarcar consecuentemente satisfactores a las necesidades o problemas detectados en la SITUACION ACTUAL.

Siempre que sea posible, se jerarquizan y agrupan en tópicos comunes.

RESTRICCIONES

A fin de precisar en forma realista las implicaciones de una solución que permita alcanzar la SITUACION DESEADA, conviene desde un principio identificar cuáles son las limitaciones o dificultades que deberán preverse para alcanzar la SITUACION DESEADA.

ALTERNATIVA DE SOLUCION A LA PROBLEMÁTICA INMEDIATA

Tomando como base los recursos disponibles y prioridades del solicitante del ANTEPROYECTO, así como las condiciones internas y externas que interesan a la "PROBLEMÁTICA", será necesario determinar la viabilidad de la solución más adecuada. Por tanto, en este punto deben analizarse las alternativas posibles que puedan existir para tomar una decisión correcta.

Una vez valorados los PROS y CONTRAS de las diferentes alternativas posibles, deberá hacerse una selección de la mejor alternativa.

SISTEMA PROPUESTO

La selección a la mejor alternativa de solución, puede ser:

- . Un sistema de procesamiento de datos manual
- . Ajuste de procedimientos y métodos de trabajo
- . Definición de métodos de trabajo y establecimiento de estándares e índices de productividad
- . Un sistema de información utilizando la computadora

Para los casos en que se selecciona la última alternativa, deberá introducirse el concepto de: ESPECIFICACIONES FUNCIONALES. Por este concepto se entenderá la relación existente en el sistema entre:

- ENTRADAS
- PROCESO
- SALIDA

Cada uno de estos términos se define a continuación:

ENTRADAS

Por entradas se entenderá a los documentos que suministre o proporcionen información (datos) de interés en un momento dado. Para la selección de datos que alimentarán al sistema, conviene emplear una matriz a la cual se le denominará "MATRIZ DE DATOS VS. DOCUMENTOS ACTUALES". En esta matriz se precisa la longitud de los datos y su naturaleza (número alfabético o alfanumérico u otros).

Así mismo, la matriz permite establecer por los documentos actuales: repeticiones o datos insignificantes, con lo cual se puede llegar a establecer un nuevo documento mejorado, el cual puede utilizarse como entrada al sistema; a ese nuevo documento se le denomina "Documento Fuente". En la etapa del ANTEPROYECTO suelen hacerse proposiciones de los mismos. En las Fig. 9.F.5 y 9.F.6, se muestra un ejemplo de la matriz antes señalada y del Documento Fuente.

PROCESO

Para determinar qué datos deben ser los que lleguen a integrar "ARCHIVOS", así como cuáles son posibles de obtenerse por un cálculo aritmético, algebraico y otro medio, se puede utilizar la matriz de datos Vs. documentos deseados, pero en este caso sería "MATRIZ DE DOCUMENTOS DE SALIDA CONTRA DATOS DESEADOS", a partir de la cual es posible estructurar, en forma de prediseño, la conformación de los archivos que integran el sistema, presentándose para ello un formato de archivo que muestre la estructura de los mismos, con el objeto de facilitar su comprensión (véanse figuras: 9.F.7 y 9.F.8).

SALIDAS

Cabe hacer énfasis que los datos de entrada son una consecuencia de las necesidades de los datos de salida deseados, por lo que es fundamental establecer los requerimientos de información que se proponen satisfacer mediante los listados o formas de salida impresas por computadora. En este caso es necesario describir los objetivos que pretenden cubrir los listados de salida. Como parte del anteproyecto se acostumbra proponer un conjunto de listados que representen varias alternativas a una solución y que por consecuencia auxiliien en la toma de decisiones a nivel operativo y ejecutivo.

Por cada listado propuesto debe existir una descripción. Ver figura 9.F.9.

DEPARTAMENTO DE TRAFICO

CANCELACIONES DE SOLICITUDES DE PERMISO DE IMPORTACION (PEDIDOS)

TIPO DE REGISTRO 0.1	Núm. DE PEDIDO	Núm. de Solic. P. Import.	F.E.S.
F.R.S.	T.M. 1011	MOTIVO	
IMPORTE:			

TIPO DE REGISTRO 0.1	Núm. DE PEDIDO	Núm. de Solic. P. Import.	F.E.S.
F.R.S.	T.M. 1011	MOTIVO	
IMPORTE:			

TIPO DE REGISTRO 0.1	Núm. DE PEDIDO	Núm. de Solic. P. Import.	F.E.S.
F.R.S.	T.M. 1011	MOTIVO	
IMPORTE:			

TIPO DE REGISTRO 0.1	Núm. DE PEDIDO	Núm. de Solic. P. Import.	F.E.S.
F.R.S.	T.M. 1011	MOTIVO	
IMPORTE:			

ELABORO:

REVISO:

RESOLUCION: TM= 01 ; MOTIVO:

- 10 FALTA CATALOGO ILUSTRATIVO
- 20 FALTA DE ESPECIFICACIONES TECNICAS
- 31 FALTA AUTORIZACION ACTUALIZADA SECOM
- 32 FALTA ESTUDIO DE VIABILIDAD
- 33 OTRO CASO

DESCRIPCION DE REGISTROS

SISTEMA: SOTRA	ARCHIVO: ST1A01	TIPO DE ARCHIVO:	ORGANIZACION: INDEX
MEDIO DE RESIDENCIA: DISCO Y/O CINTA	LONG. DEL REGISTRO: 90 - 280	REGISTRO:	TIPO DE REGISTRO: VARIABLE

No. PEDIDO/REQ-LOTE/PED. PART.	No. SOL.	# P. IMP	F. VENC.	F. E. S.	F. R. S.	IM	MOTIV	CVE. PROD.	TMPORTE	CVE. P.	PROVEEDOR
NPRLPP	NSOL	NPIMP	FECIV	FECHES	FECHRS	IM	MOTIV	CLVPRO	IMP	CLVPRO	

OBSERVACIONES:

	PROVEEDOR 2	PROVEEDOR 3	PROVEEDOR 4
NOMPROV 1	NOMPROV2	NOMPROV3	NOMPROV4

OBSERVACIONES:

	PROVEEDOR 5	PROVEEDOR 6	FILLER
	NOMPROV5	NOMPROV6	FILLER

OBSERVACIONES:

* N=NUMERICO

FIGURA 9. E. 8

Sistema	Programa	ST402	Nombre del Reporte	ST4L01
Analista	Programador		Fecha	Hoja de

TIPO DE LINEA	CANAL										
DIRECCION DE A.B.A.S.T.E.C. I.M.I.E.N.T.D.S											
D.E.P.A.R.T.A.M.E.N.T.O.D.E.T.R.A.N.S.P.O.R.T.E											
EMPAQUES REEXPEDIDOS EN LA ADJANA DE: X-----X											
NO. DE PEDIDO-PARTIDA	FECHA DE ARRIBO	CONDICION DE ENTREGA	VALOR DE LA FACTURA	PESO DEL EMPAQUE	NO. DE EMPAQUE	VALOR DEL FLETE					
9-----9	99/99/99	XXXXXXXXXXXX	\$999,999,999.99	999	999	\$ 999,999,999.99					
..... DISTRIBUCION DEL EMBARQUE											
NO. REQUIS/LDIE	CANTIDAD	PESO DEL EMBARQUE	VALOR	FLETE	DESTINO	F. DE REEXPE DICCION					
9-----9	999	99,999.99	\$999,999,999.99	9999999	X-----X	99/99/99					
..... DISTRIBUCION DEL EMBARQUE											
9-----9	999	99,999.99	\$999,999,999.99	9999999	X-----X	99/99/99					
..... CIFRAS DE CONTROL											
NO. EMB. REEXPEDIDOS				999999							
VALOR (FACTURA)				\$ 999,999,999.99							
VALOR (FUENTE INTERNACIONAL)				999,999,999.99							
VALOR (FUENTE NACIONAL)				999,999,999.99							
PESO				999,999.99							

Para tener una idea general del funcionamiento típico de un sistema de información mediante computadoras, conviene incluir al final, un diagrama ilustrativo (empleando dibujos), para indicar las diversas funciones en cualquier sistema, ejemplo de ello se encuentra en la figura 9.F.10.

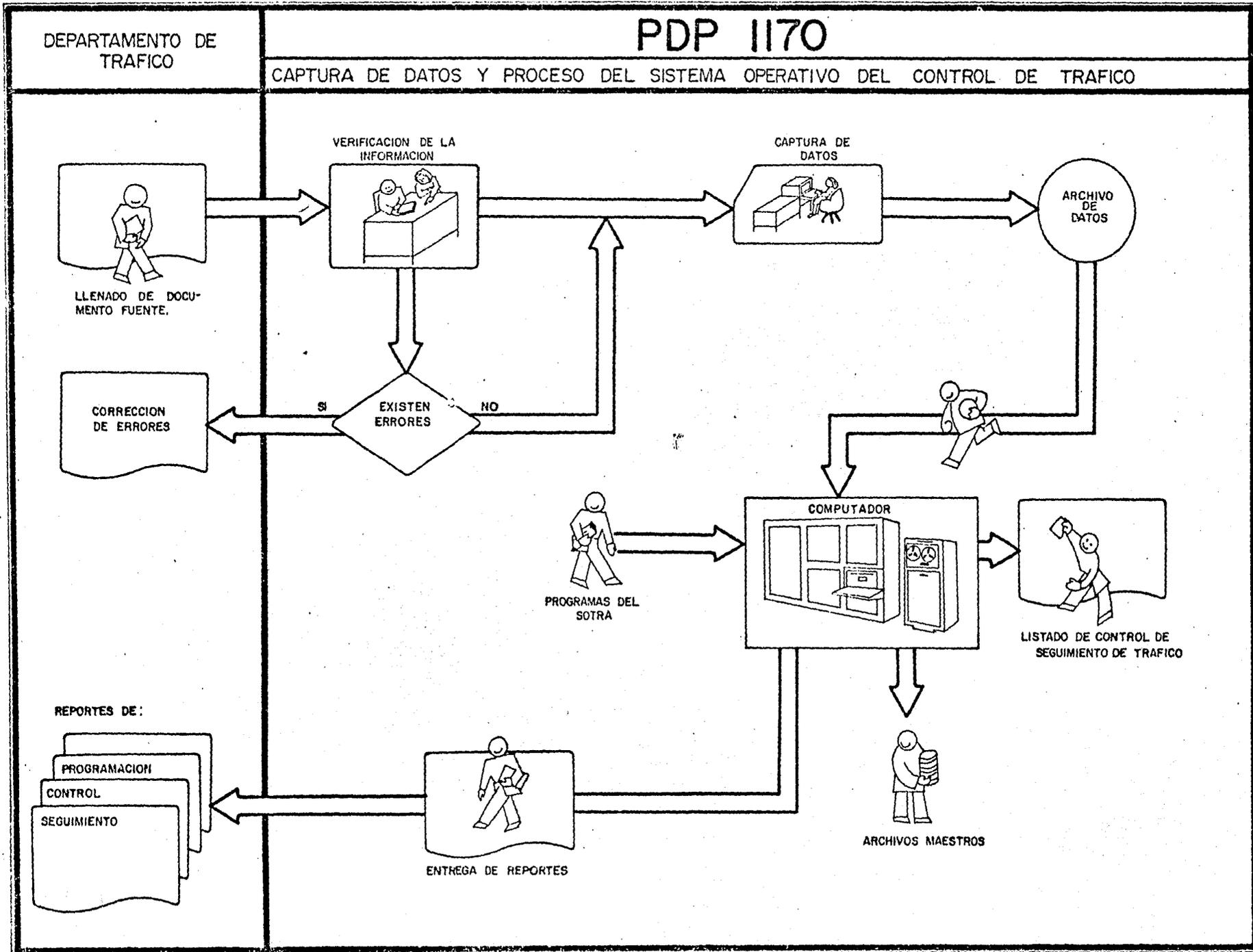
CONCLUSIONES

En este punto se presentarán las conclusiones del ANTEPROYECTO, informando los beneficios que se pueden alcanzar si se aprueba el sistema propuesto.

Finalmente, la mayoría de veces se agrega al final del trabajo, el conjunto de anexos que se considere necesario; tales como: cuestionarios, documentos, minutas de trabajo, etc.

FIGURA 9.F.10

COMUNICACION DEL USUARIO CON EL CENTRO DE COMPUTO



Cubierto el aspecto de ANTEPROYECTO para el desarrollo del sistema, se procede a abordar el aspecto correspondiente al PROYECTO, y sólo si el solicitante del sistema está plenamente de acuerdo con el ANTEPROYECTO. Para este caso, el sistema de información a nivel PROYECTO, se encuentra asociado a los siguientes pasos:

- . DE DISEÑO
- . DE CONSTRUCCION
- . DE IMPLANTACION

A su vez, estos pasos quedan plasmados en un documento que contiene los siguientes puntos:

- 1.0 ANTECEDENTES
- 2.0 OBJETIVOS Y ALCANCES DEL SISTEMA
- 3.0 ESPECIFICACIONES FUNCIONALES
 - 3.1 ENTRADAS
 - 3.2 PROCESOS
 - 3.3 SALIDAS
 - 3.4 PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACION
- 4.0 ESPECIFICACIONES DE DISEÑO
 - 4.1 ENTRADAS
 - 4.2 PROCESOS
 - 4.3 SALIDAS
- 5.0 PLANEACION DEL DESARROLLO
- 6.0 CONCLUSIONES

El contenido de cada uno de estos puntos se indica a continuación.

ANTECEDENTES

En este punto se hace referencia al primer documento guía, del cual ya se hizo la descripción, incluyendo los efectos causados por el mismo; desde el punto de vista técnico, hasta el administrativo.

OBJETIVOS Y ALCANCES

En este punto deben plasmarse los objetivos específicos que cubrirá el sistema en base a las necesidades precisas de información.

ESPECIFICACIONES FUNCIONALES

Este punto tiene por objeto la especificación de las funciones del sistema de información, principales en lo que se refiere a sus ENTRADAS, PROCESO, SALIDAS, ya que son éstos los aspectos más importantes de todo sistema. Una guía para el desarrollo de este punto.

ENTRADAS

Este concepto exige una descripción de la documentación fuente (anteriormente explicada) del sistema, describiendo claramente por cada documento:

- Su objetivo
- Los datos que lo conforman, indicando:
 - = Su tipo: numérico, alfabético y/o alfanumérico
 - = Longitud (medida por número de letras u otros símbolos)
- La persona u organismo responsable de su llenado
- Descripción genérica del documento

Un ejemplo de documento fuente se mostró en la figura 9.F.6.

PROCESO

Aquí deberá hacerse una descripción de cómo se manipularán los datos fuente a efecto de obtener el "PRODUCTO FINAL DEL SISTEMA" siendo éste los listados impresos por computador, requeridos por el usuario.

Asimismo, en este punto puede incluirse la explicación de los controles manuales o de tipo administrativo que incluirá el sistema, por ejemplo: métodos de verificación de información, procedimientos de comunicación usuario-computadora, etc. También puede incluirse una descripción genérica de la interacción de los diferentes archivos que formarán el sistema.

SALIDAS

Las salidas son el aspecto primordial del sistema, ya que son listados que contienen información ordenada y depurada para auxiliar en la toma de decisiones y por ello representarán o no la solución a las necesidades del solicitante del sistema.

En este punto deberán describirse los listados, especificando claramente, cada uno de ellos:

- Objetivo
- Beneficios que proporcionará
- Información que proporcionará
- Los datos que contendrá
- Periodicidad de emisión
- Las unidades que harán uso del Listado (Usuario)
- Estadísticas de control
- Etc.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACION

En este punto se proporcionará una descripción genérica del funcio-

namiento de todo el sistema, indicando todos los elementos y procedimientos que lo constituyen, desde el momento en que se generan y registran los datos de entrada al sistema, hasta el momento en que el usuario dispone del "Producto Final" (listado).

Para hacer la descripción es conveniente auxiliarse de dibujos o diagramas que expresen conceptos como los mostrados en la figura 9.F.12.

Al final del punto o en un anexo, deberá incluirse un diagrama general de procedimientos del sistema (al cual con anterioridad se definió como flujograma).

ESPECIFICACIONES DE DISEÑO

Este punto comprende principalmente: el diseño definitivo de las formas o documentos fuente, el diseño en detalle de las salidas (listados) y el diseño técnico del sistema especificando: el cómo se van a realizar: los procesos de capacitación de datos, la conformación de los archivos, su actualización y explotación de archivos, el equipo de cómputo, con qué programas de computadora y en qué lenguaje, etc.

Para efecto de documentación de las especificaciones de diseño, se hace conveniente abordarlo por: ENTRADAS, PROCESO, SALIDAS, concepto que son detallados a continuación:

ENTRADAS

Aquí se presentan los documentos que proporcionan datos que servirán de base para el funcionamiento del sistema. Por cada documento se hace una descripción del mismo, anexando un ejemplar del mismo.

PROCESO

Este punto hace referencia a la interacción general del sistema, entendido éste como un conjunto de archivos, programas de computadora y otros recursos interaccionados bajo un orden lógico.

ACTUALIZACION DEL ARCHIVO MAESTRO

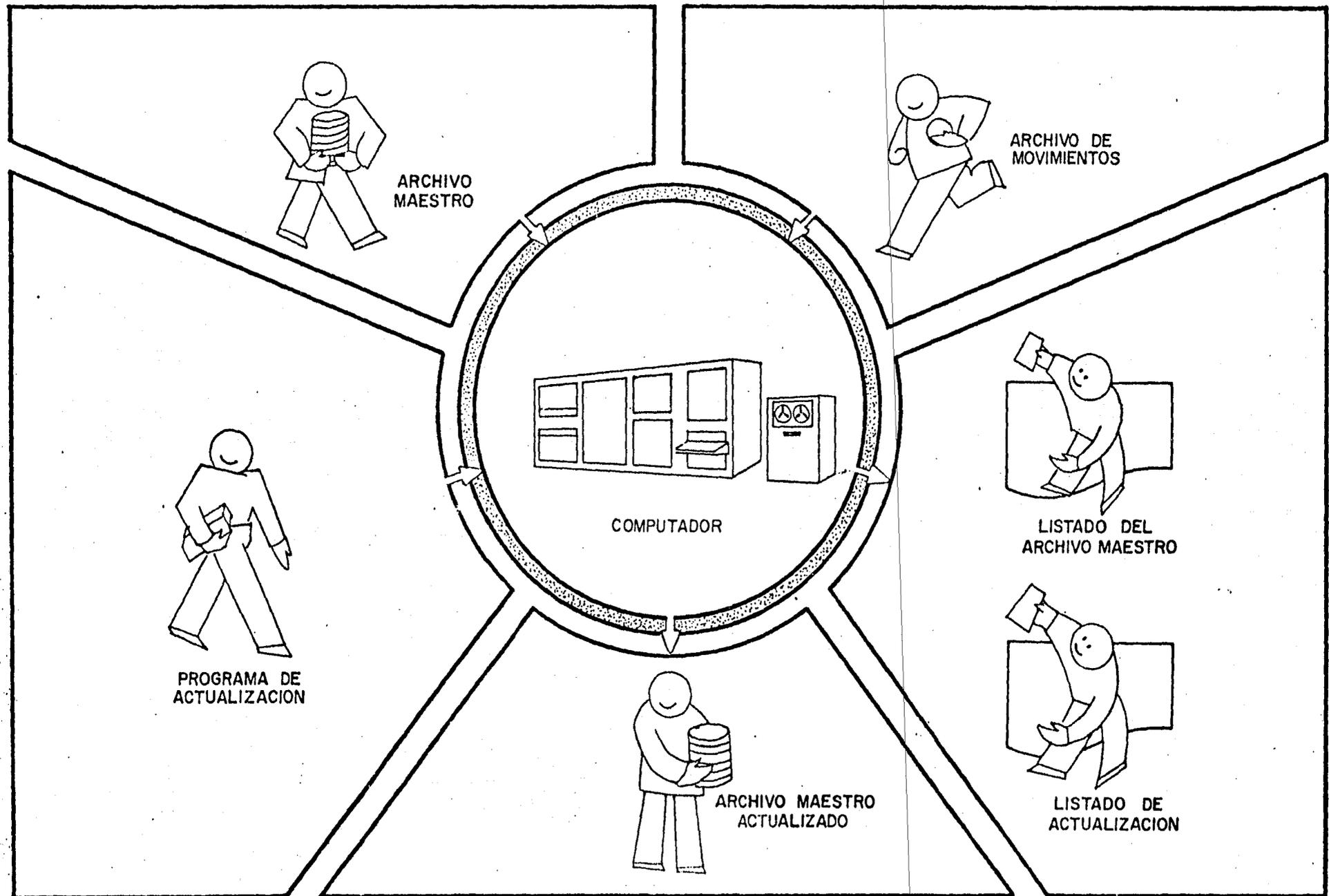


FIGURA 9. F. 12

Normalmente la interacción se presenta en un diagrama, que se denomina: PANCARTA DE DISEÑO DEL SISTEMA; ejemplo de ello se presenta en la figura 9.F.13.

En tal Pancarta debe apreciarse perfectamente:

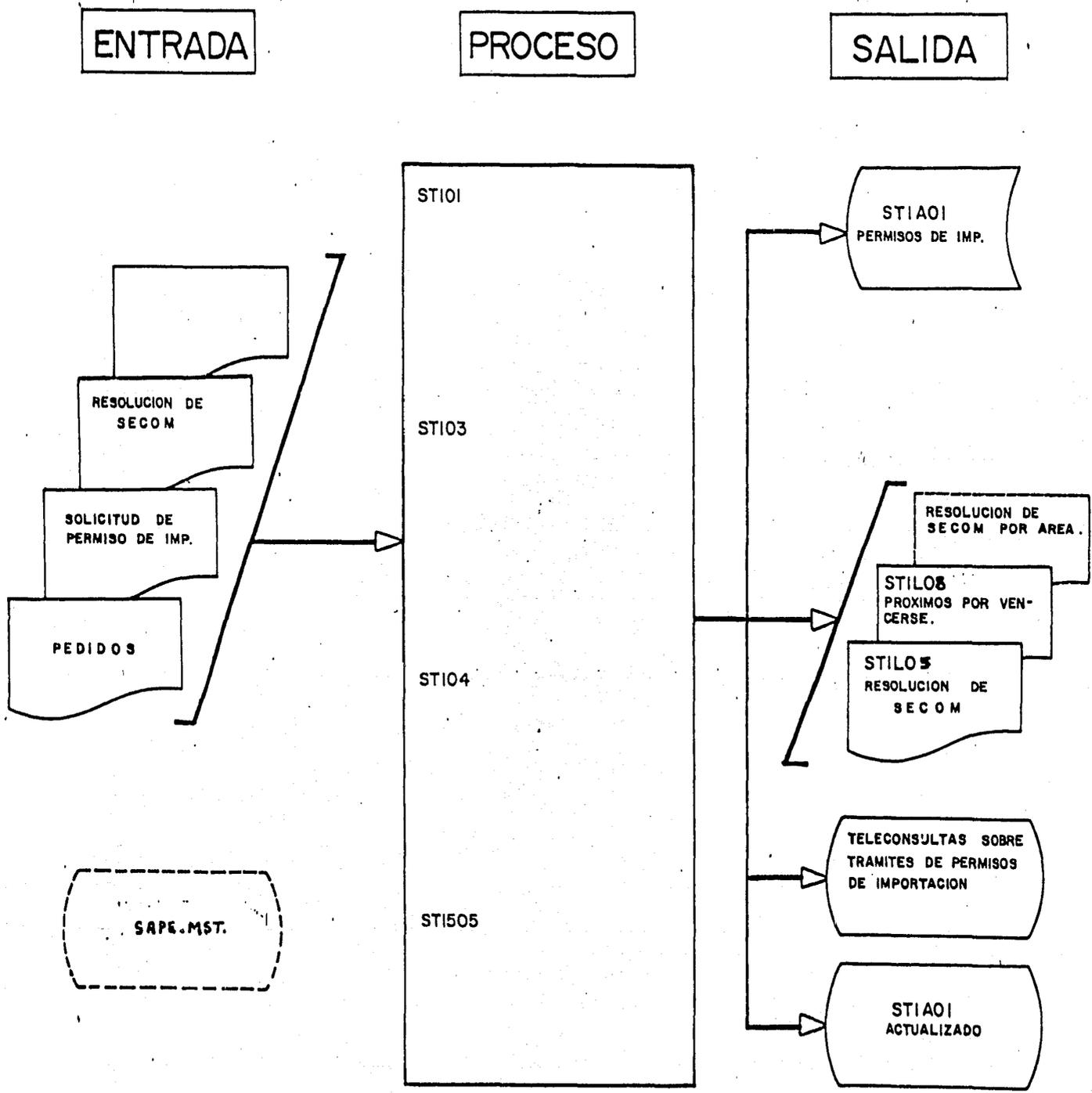
- Las funciones de todos y cada uno de los programas de computadora
- Las funciones de todos y cada uno de los archivos
- Los aspectos asociados al procesamiento y manejo de archivos como son:
 - . INTEGRACION
Concepto que hace referencia a la conformación de archivos base para el sistema, siendo éstos un conjunto ordenado de datos con ciertas características
 - . ACTUALIZACION
Concepto que abarca las acciones de poner al "día" el contenido de archivos
 - . EXPLOTACION
Concepto por el cual se adquiere información de archivos actualizados, con la finalidad de procesar información y emitirla sistemáticamente
 - . Los listados que serán generados

Adjunto a la pancarta deberá proporcionarse la descripción de todos y cada uno de los archivos, indicando:

- Su Contenido
- Su Formato
- Su Organización
- Tipo de Registro
- Tipo de Longitud de Campos (datos)

FIG. 9.F.13.

MODULO I
PERMISOS DE IMPORTACION



- Volumen aproximado de campos (datos)
- Su Aplicación
- Etc.

SALIDAS

Todas las salidas referidas en la PANCARTA, deben especificarse en este punto.

La especificación incluye:

- TITULOS
- LINEAS AUXILIARES
- DATOS QUE CONFORMARAN LA INFORMACION
- ESTADISTICAS
- ETC.

Asimismo, debe anexarse un ejemplo de cada uno de ellos (ver figura 9.F.14).

PLANEACION DEL DESARROLLO

Este punto tiene por objetivo proporcionar un PLAN ESTRATEGICO de desarrollo al sistema, en base a sus alcances establecidos, a las prioridades de la problemática a solucionar y a los recursos humanos, materiales y tecnológicos disponibles.

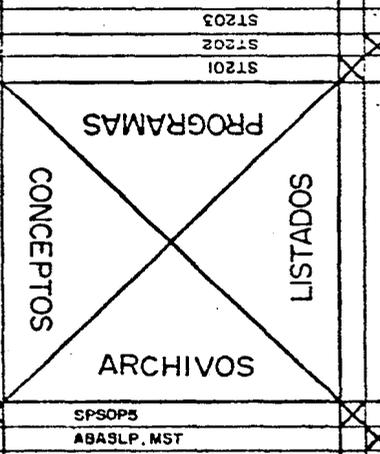
Es recomendable que tal PLANEACION se elabore entre los requirentes del sistema y los diseñadores del mismo. Así mismo debe incluirse una tabla de GANTT (ver figura 9.F.15), para representar gráficamente la duración y relación de las diversas actividades a desarrollar.

TIEMPO (1984)	JULIO							AGOSTO										
	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S				
	1	2	3	4	5	6	7	5	6	7	8	9	10	11				
. Etapa II.- Revisión y Ajustes.	2	6	9	13	16	20	23	27	30	31	1	3	6	13	17	20	24	27
. Revisión de la Documentación.																		
. Indicación de Ajustes por el Usuario.																		
. Realización de Ajustes.																		
. Aprobación y Documentación de Ajustes.																		
. Modificación del Diseño Conceptual.																		
. Presentación de Resultados.																		
. Etapa III.- Análisis del Sistema.																		
. Análisis de Procesos.																		
. Análisis de Entradas																		
. Análisis de Salidas																		
. Presentación de Resultados																		
. Etapa IV.- Diseño del Sistema																		
. Especificaciones Funcionales de Diseño.																		
. Diseño de Recursos Técnicos																		
. Especificaciones de Programación.																		
. Presentación de Resultados																		
TOTAL DIAS	2	6	9	13	16	20	23	27	30	31	1	3	6	13	17	20	24	27

CONCLUSIONES

En este punto conviene hacer énfasis de los beneficios palpables y no palpables que el requirente (usuario) del sistema, obtendrá.

Finalmente como anexos se puede añadir a la documentación del PROYECTO, un diagrama que muestre las relaciones que existen entre: datos, archivos, programas de computadora y listados. Este diagrama recibe el nombre de: MATRIZ DE ANALISIS DE INFORMACION, mostrada en la Fig. 9.F.16. De la misma manera puede anexarse el diagrama general de procedimientos para el desarrollo, a nivel administrativo de un sistema de información (ver Fig. 9.F.17), el cual es de suma utilidad para aquellas personas que no tengan alguna experiencia en sistemas de información.



ST201
ST202
ST203

PROGRAMAS

LISTADOS

ARCHIVOS

CONCEPTOS

SPSOP5
ABASLP.MST

- No. DE REQ. LOTE EN ETAPA OERTIAS
- CANTIDADES REQ. LOTE ETAPAS OF
- CANTIDAD TOT. DE SOL. OFERTA
- IMPORTE
- INVITADOS A COTIZAR
- TIPO DE COTIZACION
- No. REQ. LOTE PEDIDO PARTIDA
- No. PEDIDO PARTIDA
- CANTIDAD DE LOTE PARTIDA
- CLAVE DE UNIDAD DE MEDIDA
- CLAVE DE RESPONSABLE TRAMITE
- FECHA DE CUMPLIMIENTO
- CLAVE DE MOTIVO DE ATRASO
- TIPO DE PEDIDO
- FECHA PROM. DE ENTREGA
- CLAVE DEL PRODUCTO
- No. SOL. PENSUMI DE IMPORTACION
- FECHA DE ENVIO A SECOM
- No. DE PERMISO
- VIGENCIA
- AJUDIA DE ENTRADA
- PROVEEDOR

FIG. 9.F.16

DESARROLLO ADMINISTRATIVO DE UN SISTEMA DE INFORMACION

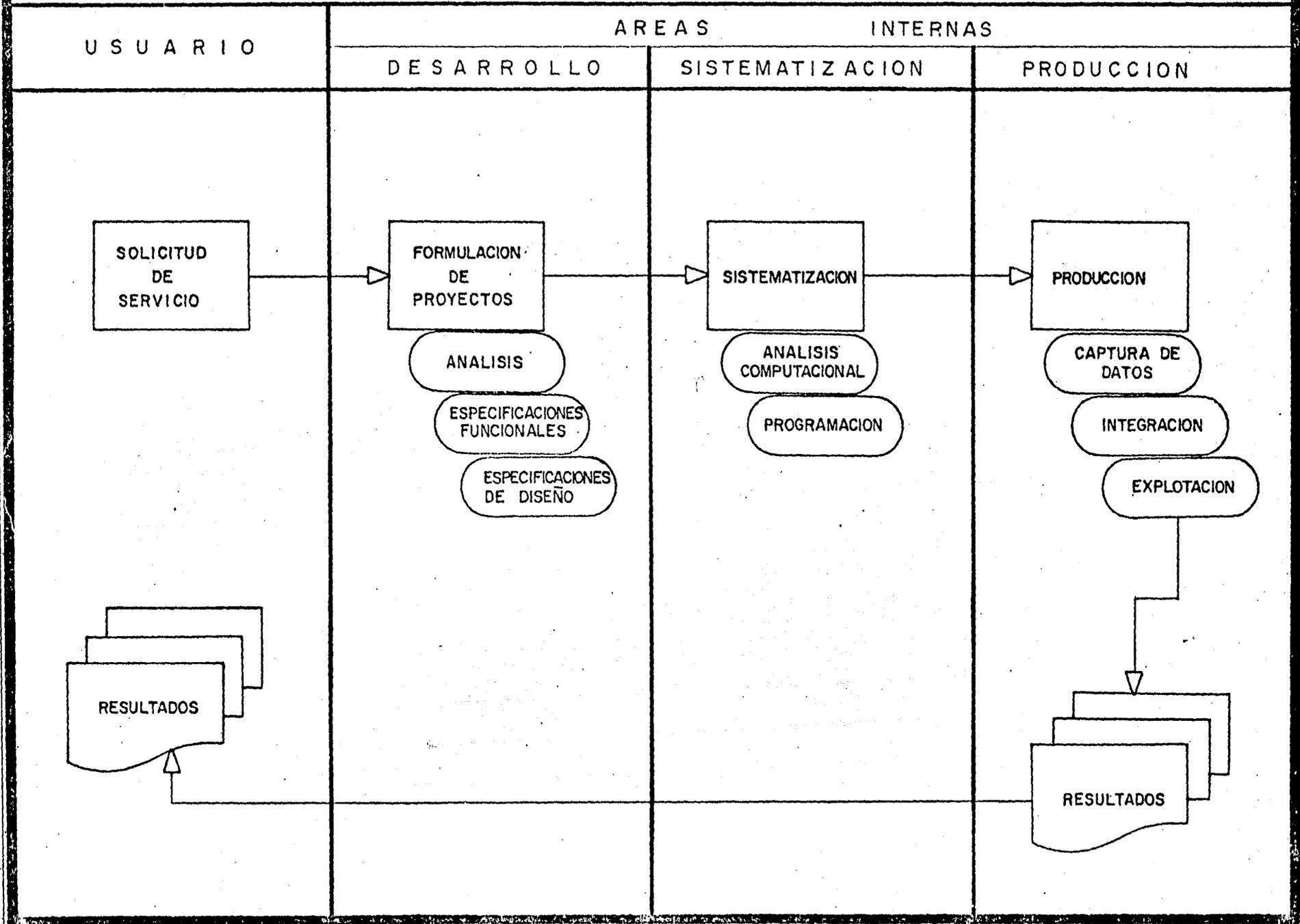


FIG. 9 F. 17

10.0 DISEÑO DEL SISTEMA

En el punto 9.0 se hacía referencia a los aspectos: ANTEPROYECTO Y PROYECTO, como formas de desarrollo de un Sistema de Información. Asociado a esos aspectos se encontraban los pasos de:

- * INICIO
- * CONCEPTUAL, y
- * ANALISIS

para un ANTEPROYECTO; y los siguientes, para un PROYECTO:

- * DISEÑO
- * CONSTRUCCION, e
- * IMPLANTACION

Considerando que el aspecto medular del presente punto es el Diseño del Sistema para el control de Equipo Eléctrico de Importación, los pasos correspondientes al anteproyecto, serán descritos someramente y los de CONSTRUCCION E IMPLANTACION (proyecto), no serán abordados por estar fuera de los objetivos del presente documento.

INICIO

En este paso básicamente se realizó una investigación para llegar a determinar qué organismos gubernamentales intervenían en una importación. A partir de esto se llegó a delimitar cuáles de ellos tenían mayor ingerencia en las importaciones de equipo eléctrico (o Para generación de Energía Eléctrica). Así mismo se obtuvo la información relevante a sus funciones para con los trámites respectivos a la importación.

CONCEPTUAL

Lo correspondiente a este paso se desarrolló conforme al siguiente orden:

- 1.- Precisar el objetivo en relación a establecer controles para los materiales de importación. Tal objetivo fue:

- * Diseñar un mecanismo que permitiera visualizar el seguimiento del equipo importado, desde su fase administrativa hasta que éste arriba a la aduana correspondiente y se interna al país.

2.- Para la consecución del objetivo indicado en el punto anterior, se abordó la "Problemática" que es peculiar de una importación como lo es:

- . Tramitación de documentación legal como:

- * Permisos de Importación
- * Intercambio compensado
- * Pedimentos aduanales

- . Los diversos tipos de cotización y sus implicaciones en una Compra-Venta internacional. Tales como:

- * Responsabilidades del comprador y vendedor

- . Seguimiento de un embarque, incluyendo:

- * Fechas compromiso de proveedores
- * Fechas de embarque
- * Fechas de arribo de los materiales a las aduanas
- * Instrucciones de embarque

Al abordar cada uno de estos puntos se obtuvo una visión de la Situación Actual que se da en torno a una importación de equipo eléctrico. En base a ello se procedió a definir la Situación Deseada que obviamente incidió en el cómo sistematizar toda la información derivada de la importación y con ello establecer un mecanismo de control, desde sus trámites administrativos hasta el arribo del material a determinada aduana.

Aunado a ello se tomó en consideración las restricciones correspondientes como: Vencimiento de Permisos de Importación; pagos de intercambio compensado; presentación oportuna de los documentos legales para realizar el pedimiento de las mercancías en las aduanas del país.

3.- Considerando los puntos 1 y 2, se conceptualizó el futuro sistema, bajo un enfoque modular que cubriera los aspectos relevantes a los trámites administrativos y el seguimiento del embarque del equipo importado. La base de los módulos fueron:

- * Aspectos de los trámites de Permisos de Importación
- * Aspectos relacionados al Embarque
- * Aspectos asociados al seguimiento del Embarque
- * Aspectos relacionados a los Trámites Aduanales para obtener la mercancía importada

4.- Lo expuesto en el punto 3, conllevó a desarrollar un análisis de los documentos que origina y se derivan de la importación, con la finalidad de establecer aquellos documentos que proporcionarán los datos fundamentales para el sistema (ENTRADAS DEL SISTEMA), así como el de dejar sentadas las bases para el diseño de documentos complementarios (DOCUMENTOS ALIMENTARIOS Figura 9.F.6). Para ello se usaron las matrices 9.F.5 y 9.F.7.

La matriz 9.F.5, se utilizó para cotejar entre sí los datos de los documentos de la importación y la matriz 9.F.7, se usó para conformar los listados para uso de toma de decisiones y control de la importación mediante los datos cruzados en la matriz 9.F.5 (SALIDAS).

Bajo estas consideraciones se obtuvieron las bases necesarias para abordar el Diseño del Sistema para aplicarse por computadora. Situación que se desarrolla a continuación.

El concepto "diseño del sistema para aplicación en computadora " implica:

- 1) Plasmar procedimientos manuales, inherentes a flujo de información
- 2) Ubicar el punto anterior en sincronía con el accionar de la computadora
- 3) Cubiertos los puntos 1 y 2, debe preverse el manejo de información desde el punto de vista:

- Datos
- Campos
- Registros
- Archivos

según los documentos que intervengan en un flujo de información

- 4) Conformado 3 se procede a formular de una manera precisa las necesidades de información sistematizada teniendo estructurados: registros, archivos, catálogos, etc.; en tarjeta, cinta y/o disco magnético
- 5) Formular programas de lenguaje de computadora que permita la consecución de 4
- 6) Básicamente los puntos anteriores se sintetizan en definir: Entradas, Procesos y Salidas del sistema de información

Entendiéndose por Entradas: todos aquellos datos que permitan la obtención de información sistematizada para el uso de la toma de decisiones

Procesos: Son los medios (normalmente programas en lenguaje de computadora), que permiten establecer la lógica de información sistematizada

Salidas: Son las necesidades de información para el uso de la toma o formulación de decisiones.

10.0.1 MARCO DE REFERENCIA

En el punto 6.0 se hacían una serie de suposiciones a fin de encauzar el propósito que nos atañe, en el presente documento.

En tal punto se hacía énfasis en que el Sistema de Abastecimientos estaba comprendido por dos etapas a saber:

- Etapa de Adquisiciones
- Etapa de Suministros

Asimismo, cada una de esas etapas se compone por fases. Pues bien, cada una de éstas debe estar estrechamente vinculada al sistema que pretende controlar las importaciones de material eléctrico. Para ello el sistema a diseñar se desarrollará por módulos.

Fundamentalmente la interacción de las etapas mencionadas con el sistema en cuestión, se muestra en la figura 10.F.1.

Como puede apreciarse en la figura 10.F.1, el sistema de control de importaciones se forma por cuatro módulos, siendo ésta su estructura de partida.

En el punto 10.0.2, se hace referencia a cada uno de los módulos. Por otro lado cabe hacer énfasis en que el Sistema de Abastecimiento cuenta con información relevante a cada una de sus fases, siendo tal información descrita en el formato de archivos magnéticos.

Por lo tanto, el diseño técnico del sistema para controlar las importaciones de equipo eléctrico, se centraliza en los módulos que lo forman y está orientado fundamentalmente a las diversas áreas que integran el Depto. de Tráfico, citado en el punto 6.0.3, del presente documento.

Finalmente, cabe destacar que durante el desarrollo de los subpuntos 10.0.3, 10.0.4, 10.0.5 y 10.0.6, se hace mención de archivos, programas y listados de una manera específica. Un ejemplo se describe en el punto 10.0.7, que es el correspondiente a las especificaciones de diseño.

INTERACCION DEL SISTEMA DE SEGUIMIENTO DEL PROCESO DE ABASTECIMIENTO Y EL SISTEMA DE INFORMACION DE TRAFICO.

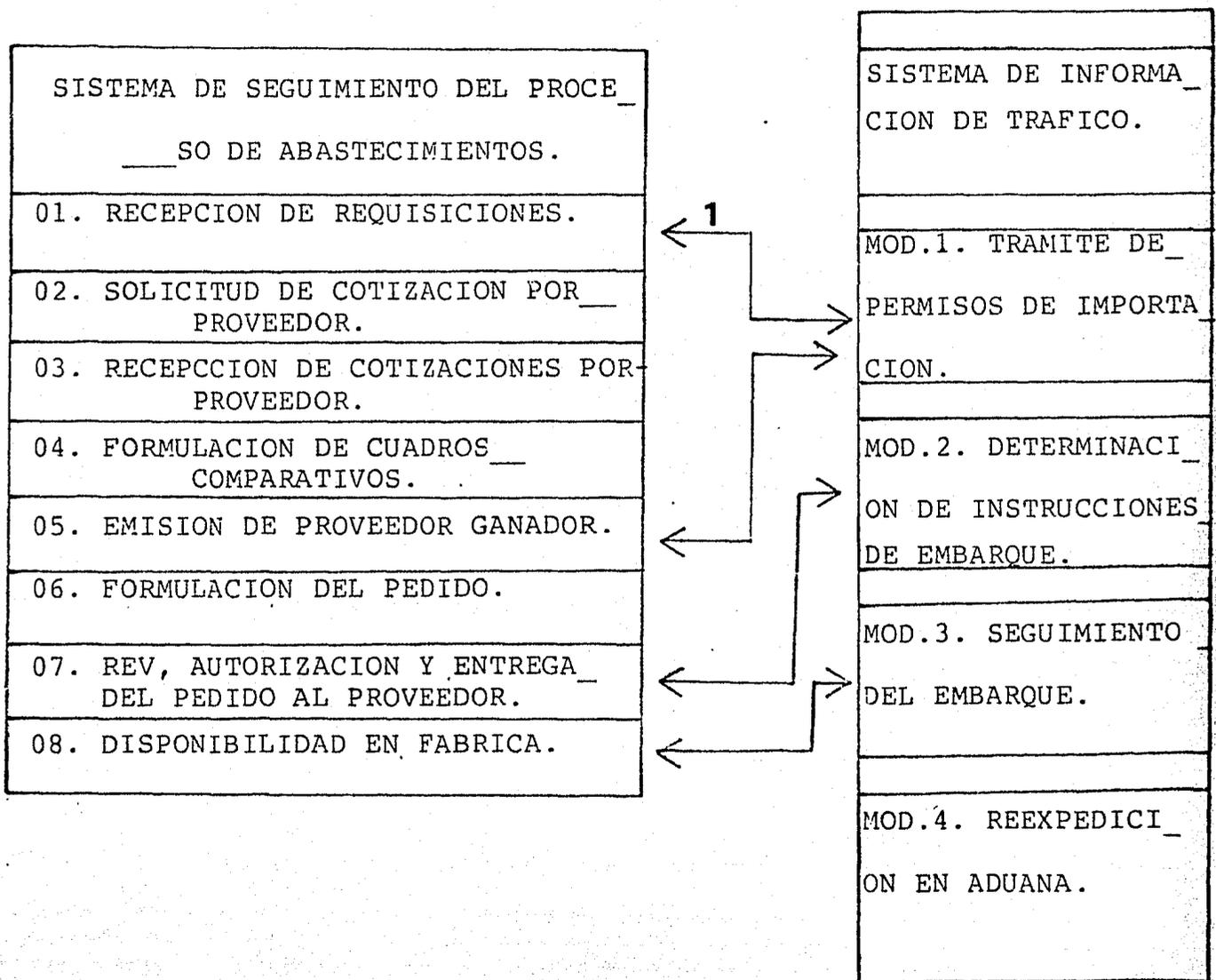


FIGURA 10.F.1.

10.0.2 ESTRUCTURA DEL DISEÑO DEL SISTEMA

Los MODULOS del sistema son los siguientes:

MODULO I: Trámite de permisos de importación
OBJETIVOS: Llevar un control eficiente y emitir información sobre el estado de la gestión de los trámites de un permiso de importación.
OBSERVACIONES: El módulo en primera instancia realiza un filtro de requisiciones en base a información sobre productos de fabricación nacional. Con ello se establece un control sobre los productos de las requisiciones, en el sentido de no realizar trámites de importaciones. En esta instancia se interacciona con la etapa: Registro de requisiciones (01) del Proceso de Abastecimiento.

En segunda instancia, el módulo controla el estado de la gestión de los trámites de permisos de importación sobre requisición - lote, asignadas a un periodo - partida, brindando información sistematizada. Aquí la interacción se efectúa con la etapa 005.

MODULO II: Instrucciones de embarque
OBJETIVOS: Emitir y controlar movimientos indicados en las instrucciones de embarque para un pedido de importación, considerando la aduana de entrada.
OBSERVACIONES: Las funciones del módulo son: en base a la aduana de entrada, obtener instrucciones de embarque en forma de etiquetas. Posteriormente, si existiese cambio de instrucciones, el módulo controlaría los posibles cambios, en base al criterio de: altas, bajas y cambios.

MODULO III: Seguimiento de embarque
OBJETIVOS: Dar tiempo estimado de arribo a las aduanas de los materiales y/o equipo eléctrico de importación, implicando ello que el módulo emita información oportuna a cada uno de los elementos partícipes en los trámites

107

aduanales, con el objeto de agilizar la reexpedición de los materiales

OBSERVACIONES: En el módulo se pretende recuperar información histórica, con el objeto de obtener índices estadísticos de tiempo de arribo de materiales, y a partir de ello establecer un control que permita la emisión de tiempos con mayor exactitud y un mínimo de error.

MODULO IV: Reexpedición en aduana

OBJETIVOS: Controlar los embarques a nivel informativo, que son reexpedidos en cada una de las aduanas

OBSERVACIONES: La información derivada del proceso de reexpedición es de vital importancia, ya que a partir de ésta se controlarán los tiempos de arribo estimados en el MODULO III. Debido a que toda vez que el embarque que ampara al pedido se reexpide en la aduana la información relacionada con el pedido se procesa estadísticamente a fin de integrarla a un archivo estadístico.

Para el logro de los objetivos de cada uno de los módulos descritos anteriormente, se cuenta con medios y recursos de carácter técnico, utilizados en el ámbito del procesamiento de la información. Tales recursos están englobados bajo los conceptos: programa, archivo, documento fuente y listados. A su vez cada concepto engloba otros subconceptos como pueden ser: programa de captura, actualización, etc.; archivo histórico, maestro, etc.

A manera de introducir la nomenclatura para los programas, archivos, listados y documentos alimentarios del sistema, se define el siguiente criterio:

Las siglas: ST indican Sistema de Tráfico

La letra: M implicará el número de módulo del sistema

Las letras: L, A, D, se usarán, según el caso, cuando se trate de:

L = Listado

A = Archivos

D = Documento fuente

y para programa se omite el uso de una letra.

Las letras con subíndice: NiNj implicarán numeros consecutivos.

Así, por ejemplo, las siglas:

ST101 indican que se trata del primer programa del módulo 1.

OBJETIVOS Y ALCANCES DEL SISTEMA

Los objetivos que se persiguen con el sistema de información, cuyo usuario será: el Departamento de Tráfico, son los que se listan:

- Interaccionar con el Sistema de Seguimiento de Abastecimiento, a fin de evitar que exista la duplicidad en la información generada por cada uno de los sistemas.
- Establecer un flujo de información sistematizada dentro del Departamento de Tráfico, mediante el cual se agilicen los trámites o actividades relacionadas con el tráfico de material y/o equipo de importación.
- Establecer los controles necesarios a fin de obtener flujo de información sistematizada y relacionada con el tráfico de material y equipo de importación.
- Proporcionar información ágil y oportuna acerca del estado de la gestión de un pedido durante la fase de tráfico.

Los alcances que se contemplan en el sistema son:

- Operarlo a través de terminales remotas ubicadas en las entidades administrativas que hagan mayor uso del sistema.
- Generar por medio de PED, la documentación necesaria para efectuar los trámites requeridos en el tráfico internacional de material y/o equipo.

10.0.3 ESPECIFICACIONES FUNCIONALES DEL MODULO I: TRAMITE DE PERMISOS DE IMPORTACION

El aspecto de sistematización de información, para este módulo, se describe en la figura 10.M.1., donde se encuentra ubicado el Sistema de Información para el Departamento de Tráfico, cuyas entradas, procesos y salidas se describen a continuación.

ENTRADAS

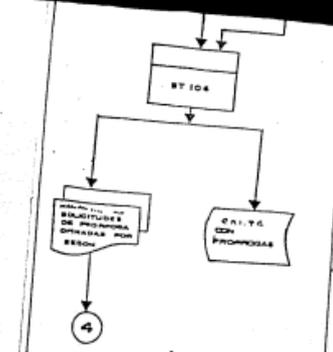
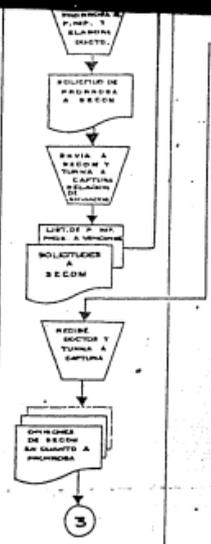
Las entradas fundamentales de este módulo son:

- El archivo de requisiciones del sistema de abastecimiento, cuyas siglas son: SAREQ
- Los documentos, solicitud de permiso de importación, opiniones de la Secretaría de Comercio (SECOM), tales como: Oficio de Cancelación, Negación, etc.
- El documento: pedido.
El archivo que asocia cada requisición - lote con un número de pedido - partida, siendo sus siglas: SALIG
La importancia funcional de estas entradas, se aborda a continuación.

ARCHIVO SAREQ

Este archivo tiene la función de contemplar todas aquellas requisiciones que sean formuladas por diversas áreas, que requieran equipo eléctrico. Este archivo se controla por el sistema de abastecimiento.

Los documentos: Solicitud de Permiso de Importación, Opiniones de SECOM (cancelaciones, negaciones, etc.), tienen varias funciones por cumplir, a saber:



FIGURA

En la etapa. "Registro de requisiciones" estos documentos, junto con el pedido, aportan datos fundamentales para la creación de un archivo que contemple, primordialmente, todos aquellos materiales y/o equipos que cuenten con fabricación nacional, así como los movimientos promovidos, por los trámites que la Oficina de Permisos Aranceles y Gestoría, con antelación a la postulación del sistema de tráfico. La finalidad de contemplar estos movimientos, es la de aportar datos para su posterior estimación, de tal forma que aporte información que coadyuve en la agilización de los trámites respectivos.

Las opiniones de SECOM se pretende que sean codificadas en los documentos alimentarios: ST1D01, 02 y 03, la codificación se recomienda que esté bajo la responsabilidad de la Oficina de Evaluación y Supervisión de Información (Oficina propuesta como parte del sistema).

PROCESOS

Los procesos de este módulo son los programas:

ST101

ST102

ST103

ST104

ST105

ST106

La descripción de cada uno de los programas listados se desarrolla en las líneas siguientes:

Programa ST101: La finalidad de este programa estriba en la creación de un archivo (ST1A01) que contemple las diversas opiniones de SECOM, lo cual implica una interacción estrecha con los documentos emitidos por la Secretaría de Comercio.

Programa ST102: Este programa procesa y actualiza el archivo de requisiciones (SAREQ), en base al archivo creado por el programa ST101, con el objeto de diseminar todas aquellas requisiciones - lote que cuenten con fabricación nacional y con ello emitir reportes (salidas) que contemplen aspectos - productos de fabricación nacional.

Programa ST103: El programa contempla dos modalidades, la primera corresponde a la emisión de un reporte de las requisiciones-lote que están contempladas en un pedido - partida en la fase de dictamen. Este reporte tiene la peculiaridad de que será nuevamente procesado (captado) por el programa, toda vez que contenga la fecha en que se envía a SECOM la solicitud de permiso de importación asociada a esa requisición - lote + pedido - partida, este movimiento actualiza el archivo SALIG y por otro lado emite un listado del inicio correspondiente al estado de la gestión del trámite de permisos de importación.

Programa ST104: La función del programa es captar las diversas opiniones de SECOM y con ello actualizar el archivo ST1A01 que es el que contiene precisamente las opiniones de SECOM. Asimismo, tales opiniones se gravan en el archivo SALIG. Finalmente el programa emite los listados:

- Relación de requisiciones - lote + pedido - partida, con opinión favorable
- Relación de requisiciones - lote + pedido - partida, cancelados
- Relación de requisiciones - lote + pedido - partida, negados

Programa ST105: El programa tiene la función de desplegar por "pantalla", el archivo SALIG con la finalidad de visualizar el estado, en la etapa de dictamen, de una requisición - lote + pedido - partida.

El programa emite un listado que relaciona los permisos de importación próximos a vencer (fecha de vencimiento), en base a la fecha prometida de entrega del proveedor. Este listado presenta la flexibilidad de capturarse nuevamente.

Programa ST106: La función del programa es captar el listado de permisos de importación próximos a vencerse, siempre y cuando contenga las fechas en que se han girado las diversas solicitudes de prórroga a SECOM, además de ello capta el oficio de respuesta de SECOM (a este movimiento), creándose con ello un archivo de movimientos (ST1A02).

Con el archivo de movimientos se actualiza el archivo SALIG, con la finalidad de gravarle la nueva fecha de vigencia (por prórroga) al permiso de importación. Aunado a ello, se genera un listado que relaciona las prórrogas otorgadas por SECOM.

Las salidas del módulo en cuestión son los listados:

ST1L01

ST1L02

ST1L03

ST1L04

ST1L05

ST1L06

ST1L07

ST1L08

ST1L09

Listado ST1L01: El listado (productos con fabricación nacional) tiene la función de englobar todos aquellos productos que cuenten con producción en el País, de tal manera que las áreas de construcción cuenten con esta información a bien de evaluar tiempos y calidades de los proveedores nacionales.

Listado ST1L02: Este listado proporciona una relación de mate-

rial y/o equipo con fabricación nacional. La relación se establece por número de requisición, número de lote y es una primera instancia por número de pedido. El listado es el producto de un primer filtro en cuanto al aspecto de importaciones.

Listado ST1L03: Este listado tiene la función de relacionar las requisiciones - lote + pedido - partida y para que en él se codifique, por parte de la Oficina de Permisos Aranceles y Gestoría, la fecha de envío de la solicitud del permiso de importación a la SECOM, así como el número de solicitud asignado; con estos dos nuevos datos, el listado funcionaría como documento de captura.

Listado ST1L04: Con este listado se pretende iniciar el seguimiento de los trámites de permisos de importación, es decir el listado contendría la fecha de las requisiciones - lote + pedido - partida enviadas a SECOM para el trámite de su permiso de importación.

Listado ST1L05: Este listado tiene la función de relacionar las requisiciones - lote + pedido - partida, opinadas favorablemente por SECOM, considerando permiso otorgado o autorización de compra en el extranjero.

Listado ST1L06: El listado relaciona las requisiciones - lote + pedido - partida, canceladas por SECOM.

Listado ST1L07: Con este listado se aporta una relación de requisiciones - lote + pedido - partida, negadas por SECOM, fundamentalmente por la existencia de producción nacional.

Listado ST1L08: La función del listado es describir los permisos de importación que están próximos a vencerse con la finalidad de efectuar las medidas necesarias para solicitar prórroga a la Secretaría de Comercio. El listado debe funcionar como documento fuente, el cual contendría el número de solicitud a la prórroga y fecha de envío a SECOM.

Listado ST1L09: El listado relaciona las prórrogas otorgadas por la SECOM, en base a los permisos de importación por vencerse y de los cuales se hizo solicitud de prórroga.

Todos estos listados son para uso, fundamentalmente, de la Oficina de Permisos de Aranceles y Gestoría.

10.2.4 ESPECIFICACIONES FUNCIONALES DEL MODULO II: DETERMINACION DE INSTRUCCIONES DE EMBARQUE

Este módulo se representa en la figura 10.M.2 y en él, los procedimientos en línea del sistema, abordándose a continuación las entradas, procesos y salidas correspondientes.

ENTRADAS

Las entradas correspondientes al módulo son:

- Archivo catálogo de aduanas, denominado ST2A01
- Archivo de pedidos denominado SAPE

Las funciones de ambos son:

Archivo ST3A01: Este archivo tiene la función de contemplar todas las aduanas del país. por clave. Cada aduana debe estar asociada con: transportistas, agentes aduanales y todo lo necesario que hace factible una instrucción de embarque.

Archivo SAPE. Este archivo tiene la función de proporcionar los pedidos, a los cuales habrá que generarles las respectivas instrucciones de embarque, y sobre él se irán actualizando, en caso de existir necesidad de cambiarlas.

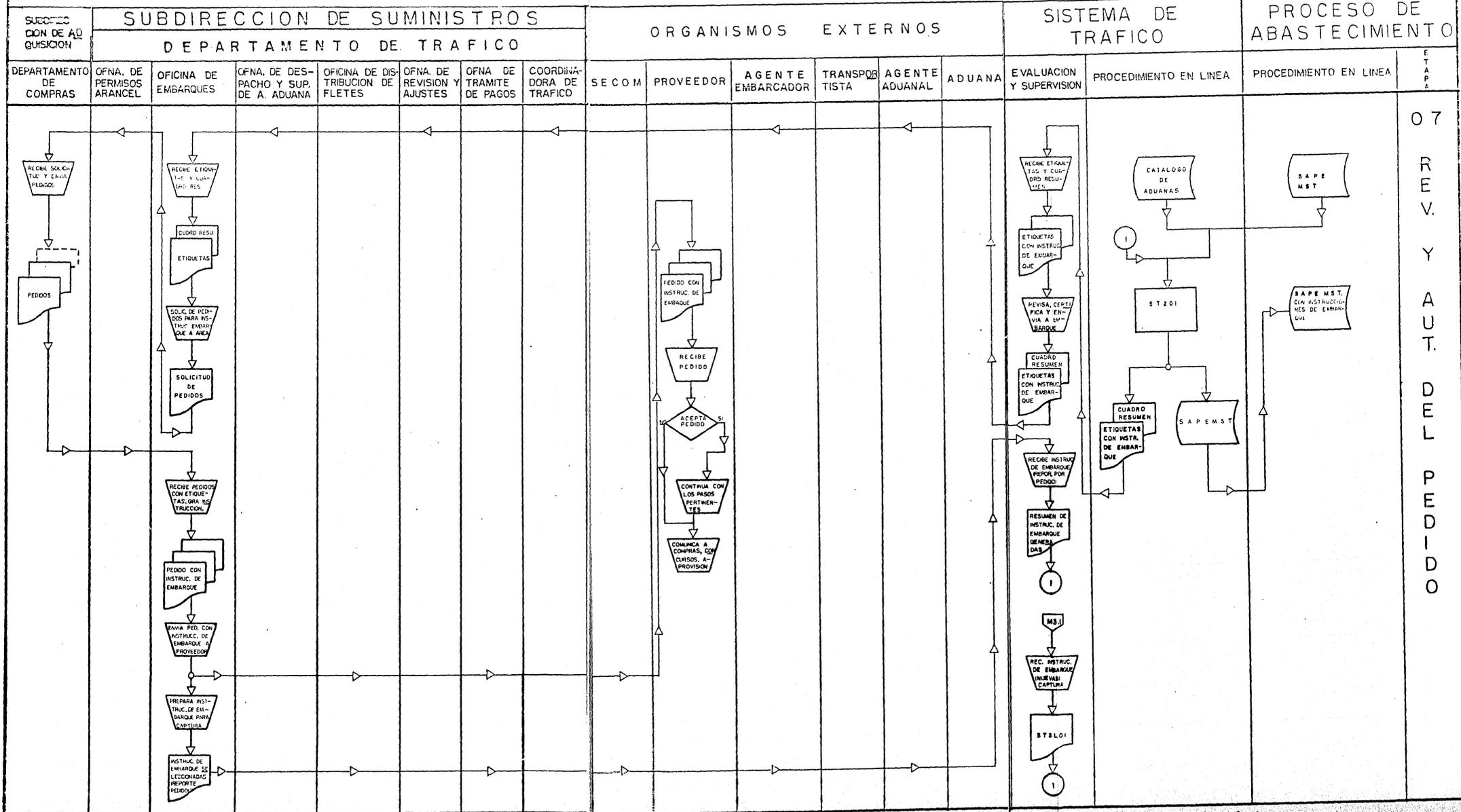
PROCESOS

Los procesos de este módulo están reducidos a un programa, a saber:

ST201

El programa ST201, tiene por función generar las instrucciones de embarque, bajo un formato de etiquetas y también un cuadro resumen de las mismas. De igual manera grava las instrucciones de embarque al archivo: SAPE, así como sus cambios.

MODULO II: INSTRUCCIONES DE EMBARQUE



SALIDAS

Las salidas del presente módulo están dadas por:

- Etiquetas con instrucciones de embarque
- Cuadro resumen de instrucciones de embarque (ST2L01)

Las funciones de estas salidas son:

Etiquetas con instrucciones de embarque. Estas etiquetas funcionan para que los pedidos cuenten con los datos necesarios y con ello el proveedor cuente con información en relación al embarque del pedido, así como de disminuir la carga de trabajo en la oficina de gira manualmente estas instrucciones.

Listado ST2L01: Este listado tiene la función de resumir las instrucciones de embarque a los pedidos, así como de proporcionar cifras de control de la cantidad de pedidos y etiquetas por aduana.

10.0.5 ESPECIFICACIONES FUNCIONALES DEL: MODULO III "SEGUIMIENTO DE EMBARQUES"

En la figura 10.M.3 se muestra el flujograma general de procedimientos asociados con este módulo.

En éste se puede observar la interacción que existe en primer instancia entre el Sistema del Depto. de Tráfico y el Sistema de Abastecimientos y las entidades administrativas que tienen alguna ingerencia en las actividades asociadas con el conocimiento de disponibilidad en fábrica de los embarques. A continuación se da una descripción detallada de los procedimientos plasmados en el flujograma mencionado bajo la secuela de entradas, procesos y salida.

ENTRADAS

Para cumplir con los objetivos del módulo, los cuales fueron descritos en puntos anteriores, se contempla capturar la información contenida en documentos históricos, a fin de generar un archivo magnético en el cual estén contenidos los datos más relevantes asociados con el tráfico internacional de material y/o equipo de importación. Ahora bien, como la información contenida en el archivo magnético será procesada en forma estadística, es necesario para que la muestra sea representativa del universo de trabajo, capturar los datos contemplados en las tarjetas de hace 5 años a la fecha.

PROCESOS

Los procesos para este módulo, están referidos con los programas que a continuación se listan:

PROGRAMA	FUNCION
ST301	Creación del archivo histórico de pedidos
ST302	Creación y actualización del archivo estadístico
ST303	Explota información del archivo de pedidos del sistema de Seguimiento del Proceso de Abaste-

MODULO III: SEGUIMIENTO DE EMBARQUES

DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS

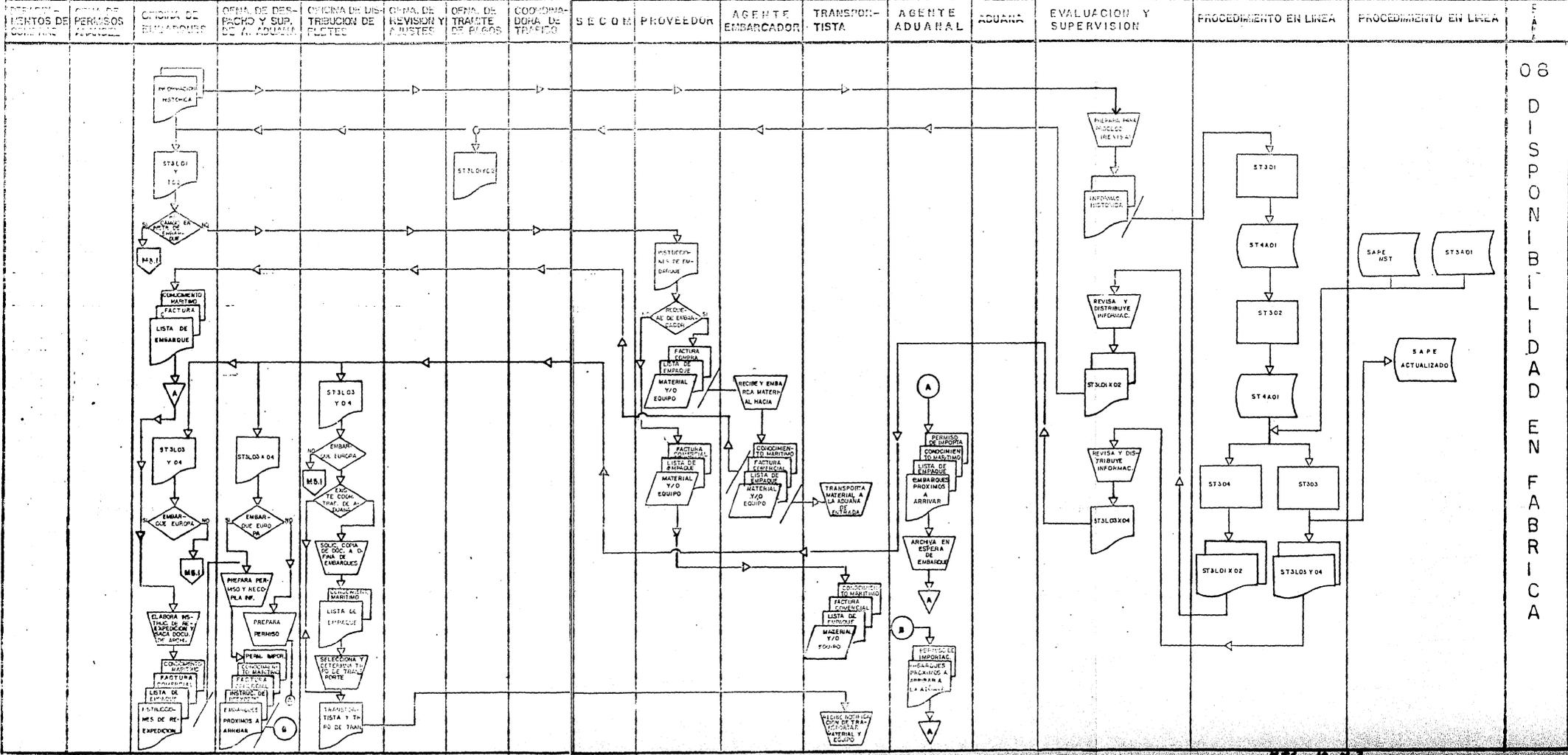
SUBDIRECCION DE SUMINISTROS

DEPARTAMENTO DE TRAFICO

ORGANISMOS EXTERNOS

SISTEMA DE TRAFICO

PROCESO DE ABASTECIMIENTO



08 DISPONIBILIDAD EN FABRICA

tiempos estimados de arribo tal vez no sean muy exactos pero conforme transcurra el tiempo se irán ajustando a la realidad y por ende la exactitud sea mayor.

Lo dicho anteriormente es independiente del tipo de transporte y origen que tenga el embarque, con lo cual los procedimientos administrativos que se mantienen en la actualidad con proveedores, agentes aduanales, etc., no sufrirán cambio alguno, y si se estará en posibilidad de enviar la documentación relacionada con los embarques a donde se requiera para una pronta reexpedición en la aduana de éstos.

PROGRAMA ST303

La función de este programa es la de generar los reportes:

- Embarques con disponibilidad en fábrica (revisión instrucción de embarque)
- Embarques con disponibilidad en fábrica (notificación áreas diversas)

La generación de estos reportes se hace en base a la información almacenada en el archivo maestro de pedidos del Sistema de Seguimiento del Proceso de Abastecimiento, ya que en este sistema está contemplada una etapa de disponibilidad en fábrica durante la cual se actualiza el archivo antes mencionado con los siguientes datos:

- Fecha de cumplimiento de la fase
- Número del pedido
- De la partida número
- A la partida número

120

Unicamente se listan los datos más relevantes y de interés para el Sistema de Tráfico. Así, se toma como patrón para generar los reportes la fecha de cumplimiento de la fase.

PROGRAMA ST304

La función de este programa es el de generar los reportes:

- Embarques próximos a arribar a la aduana (Distribución de material)
- Embarques próximos a arribar a la aduana (Control de Permisos)

El reporte listado primeramente, se genera a partir de los datos almacenados en el archivo estadístico y en el archivo maestro de pedidos bajo el siguiente criterio: del archivo maestro de pedidos, se toma los pedidos que hayan cumplido con la etapa de disponibilidad en fábrica, además del proveedor que haya sido seleccionado para surtir el pedido y con este dato seleccionado para surtir el pedido y con este dato (clave del proveedor) consulta el archivo estadístico para conocer el tiempo promedio que tardan en arribar en la aduana los embarques del proveedor consultado. Cabe señalar que en el listado se indica un cierto periodo, debido a que se están considerando ± 2 Desviaciones Estándar de la medida calculada para el tiempo de arribo a la aduana de los embarques.

Para el segundo listado, además se consulta información almacenada en el archivo 'requisición - lote - pedido - partida, ya que de éste se toman el número de permiso de importación y vigencia, asociados con los embarques con disponibilidad en fábrica.

SALIDAS

En el módulo se generan los siguientes listados:

- ST3L01. Embarques con disponibilidad en fábrica (Revisión instrucciones de embarque)
- ST3L02. Embarques con disponibilidad en fábrica (Notificación a áreas diversas)
- ST3L03. Embarques próximos a arribar a la aduana X (Distribución del material)
- ST3L04. Embarques próximos a arribar a la aduana X (Control de permisos de importación)

A continuación se da una descripción a nivel funcional de cada uno de estos listados.

LISTADO ST3L01

Este reporte está destinado para usarse dentro de la Oficina de Embarques y tiene como función primordial la de brindar la oportunidad de cambiar las instrucciones de embarque, una vez que se conoce la disponibilidad en fábrica del material y/o equipo de importación, de acuerdo con la situación que prevalezca en ese momento, en cada una de las aduanas de entrada.

Esto tiene su justificación en el hecho de que en las aduanas del país existen factores que no se pueden controlar y mucho menos predecir su comportamiento.

De esta forma, si para un embarque determinado se analizan las instrucciones de embarque y considera que la aduana de entrada no es la más idónea, en ese momento, por las condiciones imperantes, mediante el uso de este listado se estará en condiciones de girar nuevas instrucciones para el embarque de acuerdo con el procedimiento propuesto en el Módulo III.

LISTADO ST3L02

Este listado está dirigido básicamente a la Oficina de Trámite de Pagos y tiene como objetivo básico el de proporcionar a la oficina antes mencionada, la información básica necesaria para agilizar las actividades desempeñadas por ésta.

LISTADO ST3L03

Este reporte está destinado en primera instancia a la Oficina de Distribución de Fletes o a las Coordinadoras de Tráfico, ya que dentro de éste se reservan dos campos para indicar el transportista que será el encargado de internar la mercancía al país de tal forma que cuando ya se tienen las indicaciones, se turna al agente aduanal indicando en las instrucciones de embarque. Cabe señalar que esta indicación estará sujeta a comprobación, una vez que se conozcan las dimensiones reales de los empaques que integran al embarque, ya que esta información se encuentra en la lista de empaque y en algunos de los casos ésta va acompañando la mercancía.

Dentro del listado se hace un desglose de las requisiciones lote que se consolidaron dentro del pedido, indicándose además el destino de cada una de ellas a fin de facilitar su distribución una vez que el material haya sido reexpedido en la aduana.

LISTADO ST3L04

Este reporte está destinado a la Oficina de Permisos Aranceles y Gestoría y tiene como finalidad la de facilitar la localización de los permisos de importación correspondientes a los embarques próximos a arribar a la aduana.

0.0.6 ESPECIFICACIONES FUNCIONALES DEL MODULO IV: REEXPEDICION EN ADUANA

Con este módulo, como ya se mencionó anteriormente, se pretende controlar la información relacionada con el embarque en puerto, arribo en aduana y reexpedición en la misma, de los embarques y equipo de importación. Cabe señalar que el planteamiento hecho en el sentido de que todos los datos relacionados con estas actividades, se alimentan al Sistema de Tráfico, una vez que el agente aduanal ha reexpedido la mercancía y entregado la cuenta de gastos correspondiente a las reexpediciones, a la Oficina de Revisión y Ajustes. Esto tiene su fundamento en el hecho de que en algunos de los casos el proveedor o agente embarcador envía la documentación legal (factura comercial, lista de empaque), relacionada con el embarque de la Oficina de Embarques, y en otros, son enviados junto con el material y equipo directamente a la aduana de entrada marcada en las instrucciones de embarque, lo cual, desde el punto de vista sistematización de información, puede crear confusiones, ya que por no ser un procedimiento único, se cuenta con la información en diferente tiempo, con lo que se puede perder el control de qué datos fueron o no alimentados al sistema. A continuación se presenta una descripción a nivel de entradas, procesos y salidas del módulo. El flujograma correspondiente a este módulo, se muestra en la figura 10.M.4.

ENTRADAS

Los datos más relevantes y de interés para el sistema, se encuentran plasmados en los siguientes documentos fuente: factura comercial, lista de empaque, conocimiento marítimo, guía aérea, talón de embarque y pedimento aduanal. Estos datos, para fines de sistematización serán transcritos a las formas alimentarias que a continuación se listan:

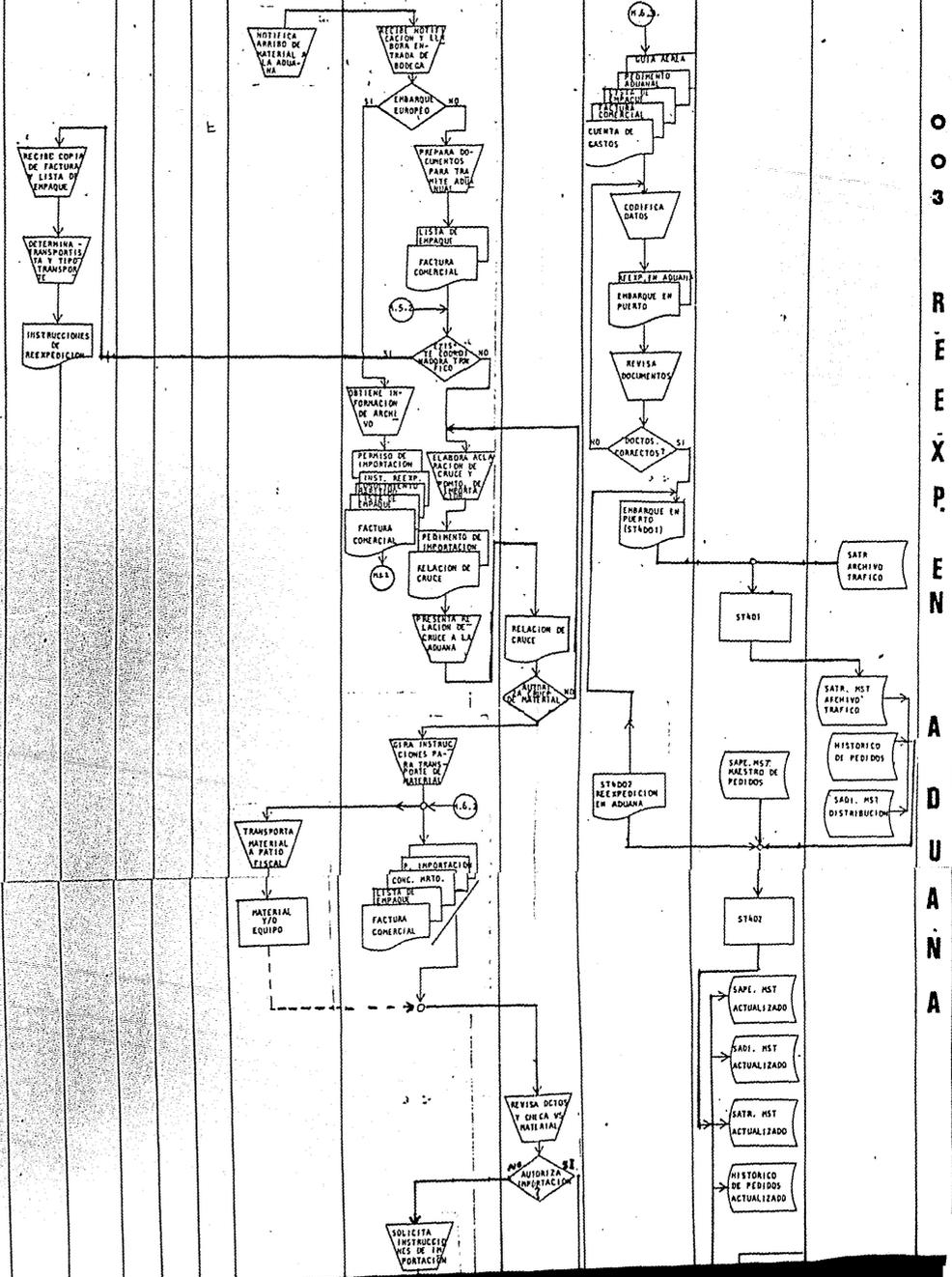
- ST4D01 Embarque en puerto
- ST4D02 Reexpedición en aduana

MODULO IV
DIRECCION DE ABASTECIMIENTO

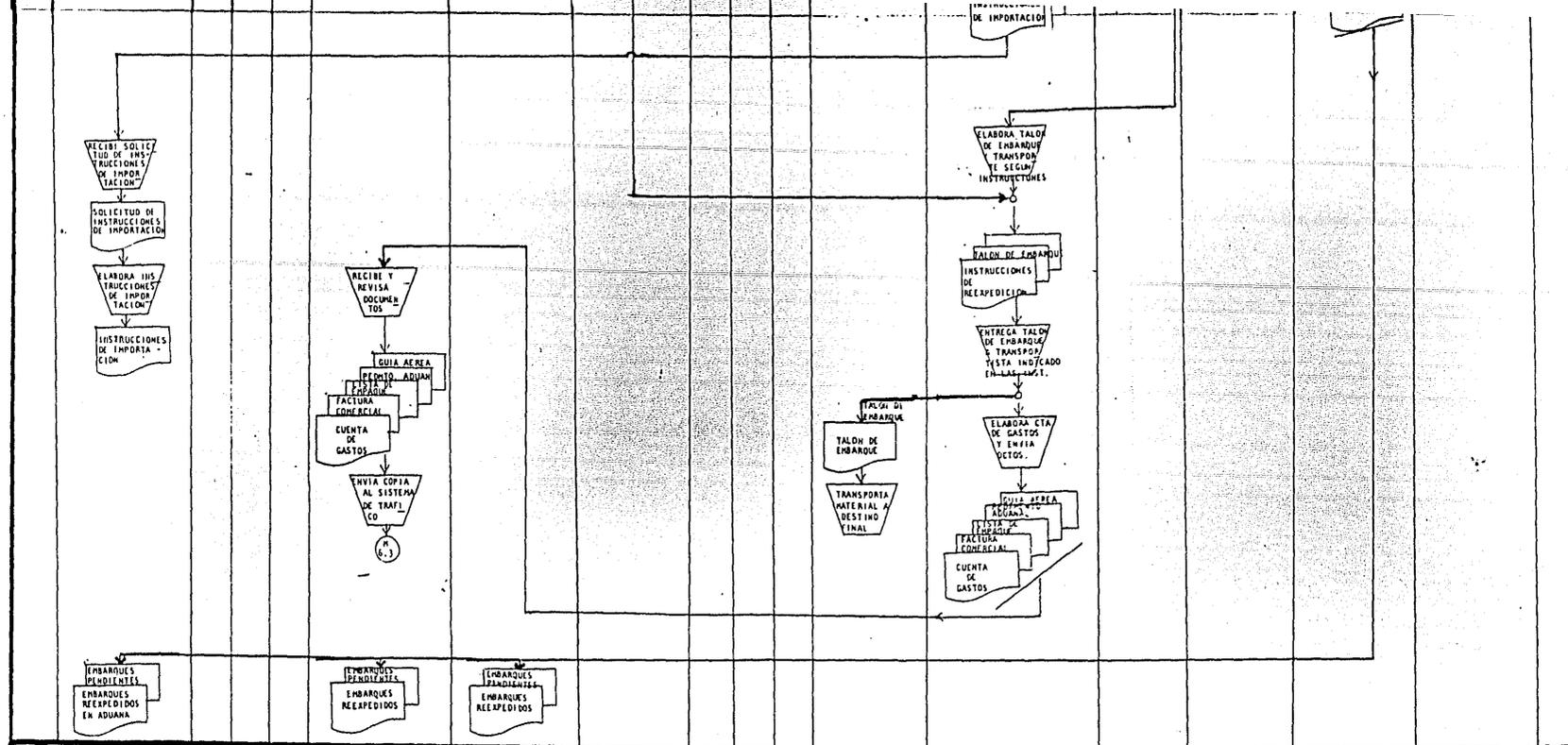
SGC DE ADO
SUBGERENCIA DE SUMINISTROS
DPTO. DE TRAFICO

ORGANISMOS

DTO DE CPA	PERMISOS DE ARANCELES Y GESTORIA	EMBARQUES	DESAGUADEROS	DISPOSICIONES Y AJUSTES	REVISION Y AJUSTES	TRAMITE DE PAGOS	CORDINADORA DE TRAFICO	SECOM	PROVEEDOR	AGENCIADO	TRANSPORTISTA	AGENTE ADUANAL	ADUANA	PROCEDIMIENTOS FUERA DE LINEA	PROCEDIMIENTOS EN LINEA	PROCEDIMIENTOS EN LINEA	PA
------------	----------------------------------	-----------	--------------	-------------------------	--------------------	------------------	------------------------	-------	-----------	-----------	---------------	----------------	--------	-------------------------------	-------------------------	-------------------------	----



003 R E E X P E N A D U A N A



En seguida se detallan las funciones de cada una de estas formas alimentarias.

FORMA ALIMENTARIA ST4D01

La función de esta alimentaria codificable, es alimentar al Sistema de Tráfico, con los datos más relevantes de la factura comercial, lista de empaque y conocimiento marítimo o guía aérea o talón de embarque. Esto último dependiendo si el embarque es marítimo, aéreo o terrestre. La transcripción de los datos a la forma alimentaria tiene como ventaja que la captura y verificación de la misma, se realizará en forma más ágil.

FORMA ALIMENTARIA ST4D02

La función de esta forma, es la de alimentar al sistema del Departamento de Tráfico, con los datos más relevantes de la etapa de reexpedición en la aduana de los embarques de material y/o equipo de importación.

Los datos que son requeridos en esta alimentaria provienen del pedimento de importación y talón de embarque.

PROCESOS

Los procesos de este módulo están dados por los programas:

ST401

ST402

PROGRAMA ST401

Este programa tiene contemplado para que realice la siguiente función:

- Actualizar el archivo de tráfico, a partir de los datos codificados en la forma alimentaria ST5D01.

Esta actualización consiste en almacenar, en el ya mencionado archivo, los datos más relevantes de la etapa de tráfico internacional de material y/o equipo. Esto es, desde que el embarque sale del puerto de origen hasta que éste arriba a la aduana de entrada.

PROGRAMA ST402

El programa ST402 contempla las siguientes funciones:

- Actualiza el archivo histórico de pedidos del Sistema de Tráfico dando de alta en éste, todos aquellos embarques que hayan sido reexpedidos en las aduanas en forma total; esto es, aquellos en los cuales ya no haya material y/o equipo de importación pendiente de ser introducido al país. Este archivo posteriormente será utilizado para actualizar el archivo estadístico bajo el mismo esquema descrito en el módulo III.
- Actualiza los archivos maestro de pedidos, maestro de tráfico (SAPE) y maestro de distribución (SADI). Estos pertenecen al Sistema de Seguimiento del Proceso de Abastecimiento.
- Genera los reportes: Embarques reexpedidos en la aduana y embarques pendientes de reexpedir en la aduana.

Cabe señalar que las actualizaciones las hace a partir de los datos contemplados en la forma alimentaria "Reexpedición de Aduana" (ST4D 02).

LISTADOS

Los reportes generados en este módulo son:

ST4L01. Embarques reexpedidos en la aduana X

ST4L02. Embarques pendientes de reexpedir en la aduana X

En seguida se detalla cuál es la función de cada uno de estos reportes.

ST4L01

Este reporte está dirigido a las oficinas de embarques, trámite de pagos y revisión y ajustes, ya que la información proporcionada por éste, indica las condiciones bajo las cuales fue reexpedido un embarque.

ST4L02

Este reporte está destinado para usarse en la oficina de embarques, ya que en él se indica qué embarques están pendientes de reexpedir en una aduana determinada.

Todos y cada uno de los documentos alimentarios y listados descritos en este punto, son tipificados en el punto .

10.0.7 ESPECIFICACIONES DEL DISEÑO

Este punto es de suma importancia, ya que hace referencia a los documentos, archivos y listados, que se han mencionado en el punto anterior e ilustrados en los flujogramas de los puntos: 10.0.3, 10.0.4, 10.0.5 y 10.0.6.

El desarrollo de este punto no tendrá el mismo estilo que los puntos: 10.0.3, 10.0.4, 10.0.5 y 10.0.6; es decir, no se abordará por módulos. El estilo consistirá en presentar secuencialmente los documentos, archivos y listados que se han diseñado como parte del sistema, clasificándolos como: entradas, archivos y salidas.

10.0.7.1 ENTRADAS

Las entradas (documentos fuente y documentos diseñados), se describen en la tabla T.10.7.1

TABLA T.10.7.1

NOMBRE DEL DOCUMENTO	TIPO DE DOCUMENTO	FORMA ALIMENTARIA (DOCTO. DISEÑADO)	DOCUMENTO FUENTE
Resoluciones de solicitudes de permisos de importación (pedidos)		X	
Idem a la anterior (para uso de cancelaciones)		X	
Resoluciones de solicitudes de Permisos de Imprtación (Req/Lote y Ped./Partida)		X	
Embarque en Puerto		X	
Reexpedición en Aduana		X	
Pedido		X	
Solicitud de permisos de importación		X	

(CONTINUACION) TABLA T.10.7.1

NOMBRE DEL DOCUMENTO	TIPO DE DOCUMENTO	FORMA ALIMENTARIA (DOCTO. DISEÑADO)	DOCUMENTO FUENTE
Oficio de negociación (SECOM)		X	
Oficio de Cancelación (SECOM)		X	
Oficio de autorización (SECOM)		X	
Permisos de importación (SECOM)		X	
Factura Comercial		X	
Lista de Empaque		X	
Guía Aérea Conocimiento Marítimo Talón de Embarque		X	
Pedimiento Aduanal		X	
Talón de Embarque		X	

A continuación se describe cada uno de estos documentos

- Resoluciones de Solicitudes de Permisos de Imprtación (Pedido): En la figura 10.F.E.1, se muestra un ejemplar de esta forma, los datos que conformar la misma son:

- . Número de Pedido
- . Número de Solicitudes del Permiso de Importación
- . Número del Permiso de Importación
- . Fecha de Envío a SECOM
- . Fecha de Respuesta de SECOM
- . Tipo de Movimiento
- . Movimiento
- . Motivo
- . Clave del Producto
- . Importe

En la figura 10.F.E.2 se ilustra una matriz de documentos fuente contra datos requeridos en el documento.

- Resoluciones de solicitudes de permisos de importación (para uso de cancelaciones): La figura 10.F.E.3 ejemplifica el formato de este documento. En él puede apreciarse los datos que la conforman, cuya descripción se hace a continuación:

RESOLUCIONES DE SECOM

HOJA _____ DE _____
FECHA:

1	NO DE PEDIDO	NO DE SOLICITUD	PERMISO DE IMPORTACION	FECHA DE RESPUESTA DE SECOM	MOVI MIENTO	MOTIVO	CLAVE DE PRODUCTO
	I M P O R T E						
2							
3							
4							
MOVIMIENTOS			1 CANCELACION 2 NEGACION (ANEXO 1) 3 OFICIO 4 AUTORIZACION		MOTIVO PARA CANCELACION, NECESITA : 10 CATALOGO ILUSTRATIVO 20 ESPECIFICACIONES TECNICAS 30 ESTUDIO DE VIABILIDAD 40 OTRO CASO		
OBSERVACIONES							

FIG. 10 FE 1

CANCELACIONES DE SECOM

HOJA _____ DE _____
FECHA: _____

	NODE PEDIDO	NO DE SOLICITUD	IMPORTE	MOVI MIENTO	MOTIVO	FECHA RESPUESTA SECOM
1	_____	_____	_____	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____	_____	_____	_____
4	_____	_____	_____	_____	_____	_____

MOVIMIENTO: 01 CANCELACION

- MOTIVO DE CANCELACION
- 10 CATALOGO ILUSTRATIVO
 - 20 ESPECIFICACIONES TECNICAS
 - 30 ESTUDIO DE VIABILIDAD
 - 40 OTRO CASO

OBSERVACIONES:

NÓDE PEDIDO	NO DE SOLICITUD	FECHA DE RES PUESTA SECOM	IMPORTE	CLAVE DE PRODUCTO
PROVEDORES NACIONALES NOMBRE				
CODIGO				
OBSERVACIONES				

MATRIZ DE DOCUMENTOS VS. DATOS

DATO DOCUMENTO	NUMERO DE PEDIDO	NUMERO DE SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACION	NUMERO DE PERMISO DE IMPORTACION	FECHA DE ENVIO A SECOM	FECHA DE RESPUESTA DE SECOM	TIPO DE MOVIMIENTO	MOTIVO	CLAVE PRODUCTO	IMPORTE
PEDIDO	X								
SOLICITUD DE PERMISOS DE IMPORTACION		X		X					X
OFICIO DE NEGACION					X	X			
OFICIO DE CANCELACION					X	X			
OFICIO DE AUTORIZACION					X	X			
PERMISO DE IMPORTACION					X	X			

FIGURA 10.F.E.2

- . Número de Pedido

- . Número de Solicitud de Permiso de Importación

- . Tipo de Movimiento

- . Motivo

- . Importe

- . Fecha de envío a SECOM

- . Fecha de respuesta de SECOM

La figura 10.F.E.4 muestra una matriz de documentos fuente contra datos requeridos en la forma alimentaria.

MATRIZ DE DOCUMENTOS VS. DATOS

DATOS DOCUMENTOS	NUMERO DE PEDIDO	NUMERO DE SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACION	TIPO DE MOVIMIENTO	MOTIVO	IMPORTE	FECHA DE ENVIO A SECOM	FECHA RESPUESTA SECOM
PEDIDO	X						
SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACION		X			X	X	
OFICIO DE NEGACION			X				X
OFICIO DE CANCELACION			X	X			X
OFICIO DE AUTORIZACION			X				X
PERMISO DE IMPORTACION							X

FIGURA 10.F.E.4

- Resolución de solicitudes de permisos de importación Req/Lote + Ped/Peda. El formato correspondiente a este documento, es representado en la figura 10.F.E.5 , donde puede apreciarse su estructura conforme a los datos que a continuación se listan:

- . Número de Solicitud
- . Resolución
- . Cancelación
- . Proveedor
- . Fracción arancelaria
- . Fecha

Asimismo, los datos descritos se tomarán de los documentos fuente mencionados en la figura 10.F.E.6. .

PEDIDO

Este documento fuente se muestra en la figura 10.F.E.7 y en él se indican los campos que deberán ser capturados y se listan a continuación:

- Número de Pedido
- Clave del Producto

MATRIZ DATOS VS. DOCUMENTOS FUENTE

DATOS DOCUMENTO	NUMERO DE SOLICITUD	RESOLUCION	CANCELACION	PROVEEDOR	FRACCION ARANC	FECHA ENTRADA DE SECOM
SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACION	X				X	
OFICIO DE NEGACION		X				X
OFICIO DE CANCELACION		X	X	X		X
OFICIO DE AUTORIZACION		X				X
PERMISO DE IMPORTACION		X				X

FIGURA 10.F.E.6

- EMBARQUE EN PUERTO. En la figura 10.F.E.8, se muestra una forma alimentaria de este tipo. Además, a continuación se listan los campos solicitados en ella:

NOMBRE	TIPO	LONGITUD
No. de Pedido	Alfanumérico	15
Partida	Numérico	5
No. Factura	Numérico	7
Fecha de Embarque	Numérico	6
Valor	Numérico	12
Tipo de Moneda	Numérico	6
No. de Empaque	Numérico	7
No. de Cajas	Numérico	3
Peso	Numérico	5
Clave	Numérico	2
Dimensiones	Numérico	9
Clave	Numérico	2
No. de Documento	Numérico	9
Fecha de Emisión	Numérico	6

En la figura número: 10.F.E.9 se muestra la matriz que correlaciona los datos de los documentos fuente con los solicitados por la forma alimentaria.

- REEXPEDICION EN ADUANA. En la figura 10.F.E.10 se muestra un ejemplar de esta forma alimentaria y los datos solicitados en ella son:

NOMBRE	TIPO	LONGITUD
No. de Pedido	Alfabético	15
Partida	Numérico	5
No. de Pedimento	Numérico	6
Fecha Elaboración	Numérico	6
Fecha de Llegada	Numérico	6
Tipo de Cambio	Numérico	10

DEPARTAMENTO DE TRAFICO

HOJA ___ DE ___
FECHA ___ / ___ / ___

EMBARQUE EN PUERTO

No. DE PEDIDO. PART.

No. FACTURA. FECHA DE EMB. VALOR. TIPO MONEDA.

No. EMPAQUE. No. CAJAS. PESO CLV. DIMENSIONES. CLV.

No. DOCUMENTO. FECHA EMISION.

No. DE PEDIDO. PART.

No. FACTURA. FECHA DE EMB. VALOR. TIPO MONEDA.

No. EMPAQUE. No. CAJAS. PESO. CLV. DIMENSIONES. CLV.

No. DOCUMENTO. FECHA EMISION.

No. PEDIDO. PART.

No. FACTURA. FECHA DE EMB. VALOR. TIPO MONEDA.

No. EMPAQUE. No. CAJAS. PESO. CLV. DIMENSIONES. CLV.

No. DOCUMENTO. FECHA EMISION.

ELABORO:

REVISO:

MATRIZ DE DATOS VS. DOCUMENTOS FUENTE

DOCUMENTOS FUENTE \ DATOS	NUMERO DE PEDIDO	PARTIDA	NUMERO DE FACTURA	FECHA DE EMBARQUE	VALOR	TIPO DE MONEDA	NUMERO DE EMPAQUE	NUMERO DE CAJAS	PESO	CLAVE	DIMENSIONES	CLAVE	NUMERO DE DOCUMENTO	FECHA EMISION
FACTURA	X		X	X	X	X								
LISTA DE EMPAQUE							X	X	X		X			
GUIA AEREA. CONOCIMIENTO MARITIMO, TALON DE EMBARQUE													X	X

FIGURA 10.F.E.9

REEXPEDICION EN ADUANA

HOJA DE
FECHA

NODE PEDIDO	NODE PEDIMENTO	FECHA DE ELABORACION	FECHA DE LLEGADA	TIPO DE CAMBIO	FLETES
_____	_____	_____	_____	_____	_____
NODE BULTOS	PESO	CLAVE	IMPUESTO	TIPO DE EMPAQUE	
_____	_____	_____	_____	_____	

DISTRIBUCION DEL MATERIAL

DESTINO:	_____	_____	_____	_____	_____
FLETE:	_____	_____	_____	_____	_____
UNIDAD:	_____	_____	_____	_____	_____
CANTIDAD:	_____	_____	_____	_____	_____
CLAVE TRANSPORTE:	_____	_____	_____	_____	_____
TALON NUMERO:	_____	_____	_____	_____	_____
FECHA DE ELAB. :	_____	_____	_____	_____	_____

OBSE RVACIONES

NOMBRE	TIPO	LONGITUD
No. de Bultos	Numérico	4
Peso	Numérico	5
CLU	Numérico	2
Impuesto	Numérico	10
T.E.	Numérico	1
Fecha de Reexpedición	Numérico	6

En la matriz de la figura 10.F.E.11 se ilustra el origen de los documentos solicitados en la forma "Reexpedición en Aduna".

MATRIZ DE DATOS VS. DOCUMENTOS FUENTE

DATOS DOCUMENTOS FUENTE	NUMERO DE PEDIDO	PARTIDA	NUMERO DE PEDIMENTO	FECHA ELABORACION	FECHA LLEGADA	TIPO DE CAMBIO	FLETES	NUMERO DE BULTOS	PESC	CLAVE	IMPUESTO	TIPO DE EMBARQUE	FECHA DE REEXPEDICION	CLAVE DEL TRANSPORTISTA	NUMERO DE TALON	FECHA ELABORACION	CANTIDAD	UNIDAD	DESTINO	FLETE	
PEDIMENTO ADUANAL	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X										
TALON DE EMBARQUE														X	X	X	X	X	X	X	X

FIGURA 10.F.E.11)

10.07.2 ARCHIVOS

Se pueden clasificar en dos grandes grupos:

Los pertenecientes al Sistema de Seguimiento del Proceso de Abastecimiento y los del Sistema de Información del Departamento de Tráfico, a continuación se lista cada uno de estos archivos:

Sistema de Seguimiento del Proceso de Abastecimiento

- SAREQ
- SALIG
- SATR
- SADI
- CATALOGO DE PROVEEDORES
- CATALOGO DE PRODUCTOS

Sistema de Información del Departamento de Tráfico

- ST1A01
- ST1A02
- ST3A01
- ST4A01
- ST4A02

En seguida se presentan las especificaciones de diseño de todos y cada uno de los archivos.

ARCHIVOS DEL SISTEMA DE SEGUIMIENTO DEL PROCESO DE
ABASTECIMIENTO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
P/CONTROL DE IMP/E. ELEC				

A	R	C	H	I	V	O
NOMBRE	ORGANIZACION		TIPO		RESIDENCIA	
SAREQ	SECUENCIAL INDEXADA		MAESTRO		DISCO / CINTA	

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
S / N	FIJO	80

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS

NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
RELLAV	A	13	1	13	NO. DE REQUISICION
REARE	A	5	14	18	CLAVE DE AREA Y OBRA
RECTAF	A	3	18	20	CUENTA ORDEN FISCAL
REPROG	A	1	21	21	PROGRAMA
RESPRO	A	2	22	23	SUBPROGRAMA
REACTI	A	1	24	24	ACTIVIDAD
REDEST	A	5	25	29	CLAVE O DESTINO
REFREC	N	4	30	33	FECHA RECEPCION
REMATE	A	10	34	43	CLAVE DE MATERIAL
RECANT	A	8	44	51	CANTIDAD DEL LOTE
REUNID	A	2	52	53	CLAVE UNID. DE MEDIDA
REIMP	A	9	54	62	IMPTE. PROX. DE LA REQ.
REFNEC	N	4	63	66	FECHA DE NECESIDAD
REETAP	A	1	67	67	NUMERO DE ETAPA
RERESP	A	2	68	69	CLAVE RESP. DE TRAMITE
REFSAL	N	4	70	73	FECHA DE CUMPLIMIENTO
FEFAT	N	4	74	77	FECHA DE ATRASO

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
P/CONTROL DE IMP/E. ELECT				1 / 1

A R C H I V O			
NOMBRE	ORGANIZACION	TIPO	RESIDENCIA
SALIG	SECUENCIAL INDEXADA	MAESTRO	DISCO / CINTA

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
S / N	FIJO	60

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO*	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
LPLLAV	A	26	1	26	NO. REQ-LOTE/PEDIDO-PARTIDA
LPPEDI	A	13	27	39	NO. DE PEDIDO-PARTIDA
LPCANT	A	9	40	48	CANTIDAD LOTE / EN PTDA.
LPUNID	A	2	49	50	CVE. UNIDAD DE MEDIDA
LPRESP	A	2	51	52	CFE. RESP. TRAMITE
LPFSAL	N	4	53	56	FECHA CUMPLIMIENTO
LPATRA	N	4	57	60	FECHA ATRASO

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
P/CONTROL DE IMP/E. ELECT				1/2

A R C H I V O			
NOMBRE	ORGANIZACION	TIPO	RESIDENCIA
SAPE	SECUENCIAL INDEXADA	MAESTRO	DISCO / CINTA

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
	FIJO	111

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS

NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
PELLAV	A	15	1	15	PEDIDO NUMERO (C/PARTIDA)
PEPROV	A	5	16	20	CVE. DE PROVEEDOR
PEMONE	A	3	21	23	CVE. DE MONEDA
PEPAGO	A	1	24	24	CVE. DE CONDICION DE PAGO
PEDESC	A	2	25	26	PORCENTAJE DE DESCUENTO
REPREC	A	1	27	27	CVE. DE CONDICION DE PRECIO
PEFPRE	N	4	28	31	FECHA LIMITE DE LA CONDICION
PEENTR	A	3	32	34	CVE. DE CONDICION DE ENTREGA
PELUGA	A	16	35	51	LUGAR DE ENTREGA
PEADUA	A	2	52	53	CVE. DE ADUANA
PETRAN	A	1	54	54	CVE. DE TRANSPORTE
PECONC	A	6	55	60	NO. DE CONCURSOS
PEFCON	N	4	61	63	FECHA DE CONCURSO
PEFVIG	N	4	65	68	FECHA DE VIGENCIA/OFTA.

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
				2/2

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS

NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
PECANT	A	9	69	77	CANTIDAD DE LA PARTIDA
PEUNID	A	2	78	79	CVE. DE UNIDAD DE MEDIDA
PEPUNI	A	9	80	88	PRECIO UNITARIO
PEINIC	A	4	89	92	DIAS PARA INICIAR ENTREGA
PENEMIT	A	1	93	93	NUMERO DE ENTREGA
PECPER	A	9	94	102	CANTIDAD POR PERIODO
PEENT	A	1	103	102	ENTREGA (PARCIAL, TOTAL, ULTIMA)
PERESP	A	2	104	105	CVE. DE RESP. DE TRAMITE
PEFSALP	A	4	106	109	FECHA CUMPLIMIENTO
PEATRA	A	2	110	111	CVE. MOTIVO DE ATRASO

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
P/CONTROL DE IMP/E. ELECT.				1/1

A	R	C	H	I	V	O
NOMBRE	ORGANIZACION		TIPO		RESIDENCIA	
SADI	SECUENCIAL INDEXADA		MAESTRO		DISCO / CINTA	

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
	FIJO	44

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
DILLAV	A	15	1	15	NUMERO DE REQUISICION LOTE
DICANT	A	8	16	23	CANTIDAD DE LA DISTRIBUCION
DIIMPT	A	9	24	32	IMPORTE DE LA DISTRIBUCION
DICTAP	A	3	33	35	CUENTA DE ORDEN FISCAL
DIPROG	A	1	36	36	PROGRAMA
DISPRO	A	2	37	38	SUBPROGRAMA
DIACTI	A	1	39	39	ACTIVIDAD
DIDEST	A	5	40	44	CLAVE DESTINO

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
P/CONTROL DE IMP/E. ELEC.				1/1

A	R	C	H	I	V	O
NOMBRE	ORGANIZACION		TIPO		RESIDENCIA	
SATR	SECUENCIAL INDEXADA		MAESTRO		DISCO / CINTA	

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
	FIJO	SI

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
TRLLAV	A	13	1	13	PEDIDO - PARTIDA
TRPESO	A	5	14	18	PESO DE LA PARTIDA
TRUPES	A	2	19	20	CLAVE DE UNIDAD DE PESO
TRVOLU	A	5	21	25	VOLUMEN DE LA PARTIDA
TRUVOL	A	3	26	28	CVE. DE UNIDAD DE VOLUMEN
TREMPA	A	1	29	29	NUMERO DE EMPAQUES
TRUEMP	A	1	30	30	CVE. DE UNIDAD DE EMPAQUES
TRTRAM	A	5	31	35	CVE. DE TRANSPORTISTA
TRGUIN	A	10	36	45	NUMERO DE GUIA
TRDEJT	A	5	46	50	CVE. DE DESTINO
TREMPA	A	1	51	51	EMBARQUE (PARCIAL, TOTAL, ULTIMO)

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

ARCHIVOS DEL SISTEMA DE INFORMACION DEL
DEPARTAMENTO DE TRAFICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
				1

A R C H I V O			
NOMBRE	ORGANIZACION	TIPO	RESIDENCIA
ST1A01	SECUENCIAL INDEXADO	MAESTRO	DISCO Y/O CINTA

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
	VARIABLE	90-280

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
TIPOREGTR	N	2	1	2	TIPO DE REGISTRO
NPRLPPTR	A	26	3	28	NO. DE PED. O REQ/LTE/PED/PTDA
NSOCTR	N	6	29	34	NO. DE SOLICITUD DE SECOM
NPIMPTR	N	6	35	40	NO. DE PERM. IMP
FECHVTR	N	6	41	46	FECHA DE VENC. PERMISO
FECHESTR	N	6	47	52	FECHA DE ENV. SOLICITUD
FECHRSTR	N	6	53	58	FECHA RESPUESTA SECOM
TMTR	N	2	59	60	TIPO DE MOTIVO
MOTIVO TR	N	4	61	64	MOTIVO
CLVPDTOTR	A	10	65	74	CLAVE DEL PRODUCTO
NOMPROV1TR	A	30	91	120	NOMBRE PROVEEDOR 1
NOMPROV2TR	A	30	121	150	NOMBRE PROVEEDOR 2
NOMPROV3TR	A	30	151	180	NOMBRE PROVEEDOR 3
NOMPROV4TR	A	30	181	210	NOMBRE PROVEEDOR 4
NOMPROV5TR	A	30	211	240	NOMBRE PROVEEDOR 5
NOMPROV6TR	A	30	241	270	NOMBRE PROVEEDOR 6
FILLER	A	10	271	280	RELLENO

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
				1

A R C H I V O			
NOMBRE	ORGANIZACION	TIPO	RESIDENCIA
ST1A02	SECUENCIAL	FIJO	DISCO O CINTA

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
	FIJO	80

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
NPIMTR	N	6	1	6	NO. DE PERM. DE IMPORTACION
NSOLTR	N	6	7	12	NO. DE SOLICITUD DE PERMISO
FECHSTR	N	6	13	18	FECHA DE ENVIO SECOM
FECHRSTR	N	6	19	24	FECHA DE RESP. SECOM
TIPO MOVTR	N	2	25	26	TIPO DE RESPUESTA
NFVIGTR	N	6	27	32	NUEVA FECHA DE VIGENCIA
FILLER	A	48	43	80	RELLENO

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
				1/2

A R C H I V O			
NOMBRE	ORGANIZACION	TIPO	RESIDENCIA
ST3A01	SECUENCIAL INDEXADA	CATALOGO	DISCO Y/O CINTA

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
R3A011-R3A012	FIJO	80

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
TREGTR	N	1	1	1	TIPO DE REGISTRO
CODTR	N	3	2	4	CODIGO DE LA ADUANA
NOMADTR	A	24	5	28	NOMBRE ADUANA
AG1TR	N	3	29	31	AGENTE ADUANAL 1
CAPE1TR	N	3	32	34	CANTIDAD DE PEDIDOS 1
AG2TR	N	3	35	37	AGENTE ADUANAL 2
CAPE2TR	N	3	38	40	CANTIDAD DE PEDIDOS 2
AG3TR	N	3	41	43	AGENTE ADUANAL 3
CAPE3TR	N	3	44	46	CANTIDAD DE PEDIDOS 3
AG4TR	N	3	47	49	AGENTE ADUANAL 4
CAPE4TR	N	3	50	52	CANTIDAD DE PEDIDOS 4
AG5TR	N	3	53	55	AGENTE ADUANAL 5
CAPE5TR	N	3	56	58	CANTIDAD DE PEDIDOS 5
FILLER	A	22	59	80	RELLENO

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
TRAFICO	6650		12-X-81	2/2

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO *	No.DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
TREGTR	N	1	1	1	TIPO DE REGISTRO
CODTR	N	3	2	4	CODIGO AG. ADUANAL
NOMAGTR	A	36	5	40	NOMBRE DEL AG. ADUANAL
NOPCDTR	N	3	41	43	NUMERO DE PEDIDOS
PESOTR	N	10	44	53	PESO DE PEDIDOS
COSTOTR	N	12	54	65	COSTO DE PEDIDOS
FILLER	A	15	66	80	RELLENO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
				1/2

A R C H I V O			
NOMBRE	ORGANIZACION	TIPO	RESIDENCIA
ST401 (HISTORIA DE TRAFICO)	SECUENCIA INDEXADO	HISTORICO	DISCO / CINTA

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
	FIJO	190

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
NUPEHITR	A	13	1	13	NUMERO DE PEDIDO-PART.
PESOHITR	N	5	14	18	PESO
CLPEHITR	N	2	19	20	CLAVE DEL PESO
VOLUHITR	N	5	21	25	VOLUMEN
CLVOHITR	N	2	26	27	CLAVE VOLUMEN
COENHITR	N	3	28	30	CONDICION DE ENTREGA
VAFAHITR	N	11	31	41	VALOR FACTURA
FLINHITR	N	9	42	50	FLETE INTERNACIONAL
FLNAHITR	N	9	51	59	FLETE NACIONAL
	A	9	60	68	FILLER
COADHITR	N	3	69	71	CODIGO ADUANA
COAAHITR	N	3	72	74	CODIGO ADUANAL
COAEHITR	N	3	75	77	CODIGO A EMBARCADOR
COPRHITR	A	5	78	82	CODIGO PROVEEDOR
FEENHITR	N	6	83	88	FECHA DE ENVIO PEDIDO
FEEDIHITR	N	6	89	94	FECHA DE DISPONIBILIDAD
FEEMHITR	N	6	95	100	FECHA DE EMBARQUE
FEARHITR	N	6	101	106	FECHA ARRIBO ADUANA

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA
TRAFICO	6650		12-X-81	2/2

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS

NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
FEREHITR	N	6	107	112	FECHA REEXPEDICION EN AD.
CLTIHITR	N	1	113	113	CLAVE TIPO TRANSPORTE
NOFAHITR	N	10	114	123	NO. FACTURA
NOLIHITR	N	10	124	133	NO. LISTA DE EMPAQUE
NODOHITR	N	10	134	143	NO. DOCTO.
NOCUHITR	N	10	144	153	NO. CUENTA DE GASTOS
NOADHITR	N	10	154	163	NO. PEDIMENTO ADUANAL
NOPEHITR	N	10	164	173	NO. PERMISO
IMPUHITR	N	9	174	182	IMPUESTOS
	A	8	183	190	FILLER

N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

SISTEMA	PROYECTO	CLAVE PROGRAMA	FECHA	HOJA

A R C H I V O			
NOMBRE	ORGANIZACION	TIPO	RESIDENCIA
ST4A02	SECUENCIAL INDEXADO	ESTADISTICO	DISCO / CINTA

NOMBRE DEL REGISTRO	TIPO DE REGISTRO	BYTES / REGISTRO
	FIJO	80

DESCRIPCION DE LOS CAMPOS					
NOMBRE	TIPO *	No. DE BYTES	POSICION		DESCRIPCION DEL CAMPO
			INICIAL	FINAL	
CLPRESTR	N	5	1	5	CLAVE DE PROVEEDOR
CAPIESTR	N	6	6	11	CANTIDAD DE PEDIDOS
TMA1ESTR	N	3	12	14	TIEMPO MAX. DE ARRIBO
TMI1ESTR	N	3	15	17	TIEMPO MIN. DE ARRIBO
MED1ESTR	N	3	18	20	MEDIA
DES1ESTR	N	3	21	23	DESVIACION ESTANDAR
	A	3	24	26	FILLER
CAP2ESTR	N	6	27	32	CANTIDAD DE PEDIDOS
TMA2ESTR	N	3	33	35	TIEMPO MAX. DE ARRIBO
TMI2ESTR	N	3	36	38	TIEMPO MIN. DE ARRIBO
MED2ESTR	N	3	39	41	MEDIA
DES2ESTR	N	3	42	44	DESVIACION ESTANDAR
	A	3	45	47	FILLER
CAP3ESTR	N	6	48	53	CANTIDAD DE PEDIDOS
TMA3ESTR	N	3	54	56	TIEMPO MAX. DE ARRIBO
TMI3ESTR	N	3	57	59	TIEMPO MIN. DE ARRIBO
MED3ESTR	N	3	60	62	MEDIA
DES3ESTR	N	3	63	65	DESVIACION ESTANDAR
	A	15	66	80	FILLER

* N = NUMERICO A = ALFANUMERICO

10.0.7.3 SALIDAS

Este aspecto se desarrolla de la manera siguiente:

Se hace una propuesta de formatos de listados (con información sistematizada) por cada módulo que se indica en las figuras 10.M.1, 10.M.2, 10.M.3, 10.M.4. Cada formato propuesta se entien de bajo la nomenclatura que se lista enseguida:

CARACTER	SIGNIFICADO
x	Indica un campo o dato alfanumérico
9	Indica un campo o dato numérico

Así por ejemplo, cuando en un formato se menciona:

DESCRIPCION DEL PRODUCTO
 X ----- X

indica que, para describir un producto se preve el espacio que existe entre una y otra X.

Es decir, se preve la magnitud y el nombre de los datos que conformarán los listados o salidas del Sistema para el control de las importaciones de equipo eléctrico.

TIPO DE LINEA	CANAL	
---------------	-------	--

DIRECCION DE ABASTECIMIENTO
DEPARTAMENTO DE TRAFICO

ESTADO DE LA GESTION DE SOLICITUDES DE PERMISOS DE IMPORTACION PERIODO 999999 AL 999999

NO. REQ.	LOTE-PEP-PTDA	CLAVE DEL ARTICULO	DESCRIPCION	VALOR	FECHA DE ENVIO A SEQOM
9	9	9	A	999,999,999.99	99/99/99
			A		
			A		
TOTAL:				999,999,999.99	

*****CIFRAS DE CONTROL*****

NO DE SOLICITUDES POR	CON IMPORTE DE:
DIA 99/99 : 99999999	\$ 999,999,999.99
MES 99/99 : 99999999	\$ 999,999,999.99
ANO 99 : 99999999	\$ 999,999,999.99

TIPO DE LINEA	CANAL	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130
---------------	-------	---

DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS

DEPARTAMENTO DE TRAFICO

RELACION DE REQUISICIONES LOTE PEDIDO PARTIDA OPINADAS FAVORABLEMENTE POR SECOM : 99/99/99

NO DE SOLICITUD	OPINO	SECOM	NO DE PERMISO	FECHA DE VENCIMIENTO	CLAVE ARTICULO	VALOR
99999	A	A	99999	99/99/99	9	999,999,999.99

TOTAL \$ 999,999,999.99

*****CIFRAS DE CONTROL*****

TOTAL DE OPINIONES POR:

DIA	9999	:	9999999
MES	9999	:	9999999
ANO	99	:	9999999

TIPO DE LINEA	CANAL	
---------------	-------	--

DIRECCION DE AEROPORTOS E INICIACIONES
DEPARTAMENTO DE TRAFICO

RESUMEN DE INSTRUCCIONES DE EMBARQUE GENERADAS CON FECHA 99/99/99

NR. DE PEDIDO	TALON DE EMBARQUE	ORIGEN	INSTRUCCIONES DE EMBQUE	CODIGO	FECHAS	FECHA
---------------	-------------------	--------	-------------------------	--------	--------	-------

99999999999999	999999	X	X ADUANA	X	99	99/99/99
			A. ADUANA	X	99	
			RUJA	X	99	
			A. EMB.	X	99	

			ADUANA	X	99	99/99/99
			A. ADUANA	X	99	
			RUJA	X	99	
			A. EMB.	X	99	

99999999999999	999999	X	X ADUANA	X	99	99/99/99
			A. ADUANA	X	99	
			RUJA	X	99	
			A. EMB.	X	99	

***** C I F R A S D E L C O N T R O L *****

ADUANA	CANT. PEDIDOS	VALOR	CANTIDAD DE	TIQUETAS
X	X	999	999	999,999,999.99
X	X	999	999	999,999,999.99

TOTAL ES 9.999 1999,999,999.99 999

TIPO DE LINEA	CANAL	IND. DE PEDIDO	TALON DE EMBARQUE	PROVEEDOR	FECHA DE DISPONIBILIDAD	INSTRUCCIONES DE EMBARQUE	NUEVAs INSTRUCCIONES	FECHA NUEVA INST.
DIRECCION DE LABASTE CIMENTOS								
DEPARTAMENTO DE TRAFICO								
EMBARQUES CON DISPONIBILIDAD EN FABRICA PARA REVISION DE INSTRUCCIONES DE EMBARQUE								

		9	9	999999 X	99/99/99	ADUANA X	X	99/99/99
						A.ADUANA X	X	99/99/99
						RUTA X	X	99/99/99
						A.EMB. X	X	99/99/99

		9	9	999999 X	99/99/99	ADUANA X	X	99/99/99
						A.ADUANA X	X	99/99/99
						RUTA X	X	99/99/99
						A.EMB. X	X	99/99/99

TIPO DE LINEA	CANAL																
		DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS DEPARTAMENTO DE TRAFICO						EMBARQUES CON DISPONIBILIDAD EN FABRICA PARA NOTIFICACION A AREAS DIVERSAS									
		No. DE PEDIDO PARTIDA	PROVEEDOR	FECHA DE DISPONIB.	MODD. DE EMBARQUE	VALOR	AREA DE AFECTACION PRESUPUESTAL										
		g	g	X	X	\$ 66.666,666.99	X										
							X										
		g	g	X	X	\$ 999,999.99	X										
							X										

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132

TIPO DE LINEA	CANAL	NO. PEDIDO-PARTIDA	FECHA DE ARRIBO	CONDICION DE ENTREGA	VALOR DE FACTURA	PESO DEL EMBARQUE	NUMERO DE EMBARQUES	VALOR FLETE	PROVEEDOR	ASEITE ADUANAL
DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS										
DEPARTAMENTO DE TRAFICO										
EMBARQUES PENDIENTES DE REEXPEDIR EN LA ADUANA : X										
X HASTA EL DIA 99/99/99										
		9	99/99/99	X	\$999,999,999.99	99.999.99	999999	\$999,999,999.99	X	X
*** D I F E R A S D E C O N T R O L ***										
							NO. DE EMBARQUES PENDIENTES :	999999		
							VALOR DE FACTURA	\$999,999,999.99		
							VALOR DE FLETE INTERNACIONAL	\$999,999,999.99		
							PESO	999,999.99		

11. CONCLUSIONES

- A) Además del Diseño del Sistema, para los efectos particulares citados, puede externarse que en el presente documento se brinda una guía o procedimiento para abordar cualquier Sistema de Información, desde su inicio hasta su implantación.
- B) La forma modular en que se diseñó el Sistema para el control de Importaciones de equipo eléctrico, mantiene un alcance flexible en cuanto que pueden implementarse algunos otros aspectos que no hayan podido ubicarse para con el mismo. Lo trascendental del diseño estriba en que aporta elementos para desarrollar y complementar otras necesidades de índole particular ya que, por ejemplo las actividades: Trámites de Permisos de Importación, Determinación de Instrucciones de Embarque, Seguimiento de Embarque y Reexpedición en Aduana, son inherentes a cualquier proceso de importación.
- C) El Diseño y Enfoque Sistemático para controlar importaciones puede hacerse extensivo a cualquier tipo de producto ya que, como se mencionó en el párrafo B), existen actividades típicas de Importación que no son exclusivas de un solo producto.
- D) Un renglón muy importante, que muchas veces queda relegado, es el control de Proveedores y sobre todo en Comercio Internacional. Por tal motivo el citado Sistema también contempla ese renglón (a nivel información). Sucediendo lo mismo para los Agentes Aduanales.

- E) La flexibilidad de los procedimientos diseñados que conforman el Sistema, permiten que pueda implantarse en Procesos: Interactivo o Batch.
- F) El sistema presentado en este documento brinda elementos para desarrollar y pensar (a futuro) - en una Red de Teleproceso, ya que en una importación intervienen elementos como: Agentes Adunales, Agentes Embarcadores, mismos que requieren información en tiempo real (es decir, en - el preciso momento en que se genera).

12.0 A N E X O S

A N E X O : A

COMISION DE ARANCELES Y CONTROLES AL COMERCIO EXTERIOR

CUESTIONARIO UNICO PARA SOLICITAR MODIFICACIONES ARANCELARIAS Y/O ES- TABLECIMIENTO O DEROGACION DEL PERMISO PREVIO A LA IMPORTACION DE MERCANCIAS.

- Nombre o razón social del solicitante.
- Domicilio de la Oficina y/o Planta, indicando teléfonos y nombre de la persona autorizada para aclaraciones y notificaciones.
- Registro Federal de Causantes.
- Capital social e invertido y su integración desde el punto de vista nacional y extranjero.
- Descripción del producto; características y usos. Anexar folleto técnico, catálogo u otra información bibliográfica. (En caso de productos químicos indicar sinónimos, nombre comercial, fórmula desarrollada, propiedades físicas o químicas y usos; en el caso de productos de la industria farmacéutica, dar la fórmula cualitativa y cuantitativa del producto final y el registro de la Secretaría de Salubridad y Asistencia).
- Normas de calidad.
- Sucedáneos principales, si son de producción nacional, indicar nombre y dirección de los fabricantes.
- En el caso de que importe directamente el producto indicar lo siguiente:
 - a) Cantidad y valor de sus importaciones durante los tres últimos años.
 - b) Procedencia.
 - c) Fracción arancelaria, arancel vigente y precio oficial.
 - d) Nombre y dirección de otros importadores.
- Inversión en activos fijos.
- Personal.
- Capacidad Instalada (turno de 8 horas en 300 días hábiles).
- Coeficiente utilizado de la capacidad.
- Volumen, valor de la producción y ventas anuales (últimos tres años).
- Volumen y valor de las exportaciones y ventas a zonas libres y fronteras (últimos tres años).
- Materias primas, partes y componentes utilizados en la fabricación (especificar nombre, cantidad y valor).
- Nacionales.

- **Importados.** (Directamente y/o comprados en el país).
- **Precios del producto objeto de su solicitud.**
 - a) Al público en el país de origen.
 - b) Al distribuidor en México del producto importado o de su similar producido en México, (por rangos, cuando se trate de un grupo de empresas),
 - c) Al público en México (por rangos, cuando se trate de un grupo de empresas).
- **Consumo nacional aparente** (producción nacional, más importaciones, menos exportación). Para los últimos tres años.
- **Plazos normales de entrega del producto.**
- **Condiciones de venta del producto.**
- **Garantía, servicios y refacciones.**
- **En el caso de los insumos de importaciones que se utilicen para producir el artículo objeto de la solicitud, señalar arancel, precio oficial y protección que se solicite (arancel, permiso previo y precio oficial), fundamentando su petición.**
- **Indicar, marcando con una cruz cuál de las protecciones siguientes cree que sea la más adecuada para el producto objeto de la solicitud.**
 - a) **Que se eleven o reduzcan los impuestos de importación y se eliminen el control a la importación.** ()

- b) **Que se mantenga el control de importación.** ()
- c) **Otras.** (especificar) ()

- Si su respuesta en el punto 22 fue la opción a) indicar el nivel arancelario y precio oficial que considera adecuados, y las razones que lo justifiquen.
- Si su respuesta en el punto 22 fue la opción b), indique:
 - a) **¿Cuánto tiempo más requerirá el control?**
 - b) **¿Qué condiciones requiere para que su producto sea competitivo con el producto extranjero?**
 - c) **Justificación de la prórroga o del establecimiento del control.**
- **En caso de haber estado controlada anteriormente la fracción. ¿Qué efectos ha tenido sobre su producción?**
 - * **Los importadores o usuarios deberán contestar únicamente las preguntas señaladas con asterisco, los productores todas.**

NOTA: El presente cuestionario deberá contestarse en original y tres copias, mismas que la Secretaría Técnica de la Comisión de Aranceles y Controles al Comercio Exterior hará llegar a las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Patrimonio y Fomento Industrial y Agricultura y Recursos Hidráulicos.

A N E X O : B

COMISION DE ARANCELES Y CONTROLES AL COMERCIO EXTERIOR

QUESTIONARIO PARA SOLICITAR MODIFICACIONES ARANCELARIAS O EN EL REGIMEN DE PERMISO PREVIO A LA IMPORTACION, POR CAUSA DE DISMINUCION EN EL NIVEL DE PROTECCION COMERCIAL VIGENTE.

- Nombre o razón social del solicitante (si se trata de persona moral deberá acompañar testimonio de la escritura constitutiva actualizada.
- Domicilio de la empresa o establecimiento industrial y de sus oficinas, indicando teléfonos e identificación de la persona autorizada para aclaraciones y para recibir notificaciones.
- Registro Federal de Causantes.
- Capital social e invertido y su integración desde el punto de vista nacional y extranjero.
- Descripción del producto fabricado en México, objeto de la solicitud; características y usos. Anexar folleto técnico, catálogo u otra información bibliográfica.
- Sucedáneos principales, si son de producción nacional, indicar nombre y dirección de los fabricantes.
- Descripción del producto de origen extranjero que compite con el que produce o fabrica el solicitante, indicando la fracción arancelaria por la que se importa.
- Capacidad de producción anual del producto objeto de la solicitud.
- Volumen, valor de la producción y ventas anuales (últimos tres años) del producto objeto de solicitud.
- Volumen y valor de las exportaciones y ventas a zonas libres y fronteras (últimos tres años).
- Desglose del costo de producción y grado de integración nacional.
- Precios del producto fabricado en México (a nivel de distribuidor y al público).
- Precios del producto importado (a nivel de distribuidor y al público).
 - a) Puesto en México.
 - b) En el mercado del país proveedor.
- Indicar el país de origen, y de exportación, de no ser el mismo, de la mercancía o producto que compite con los fabricados por el solicitante.
- Descripción del problema que sufre la producción nacional originado por la competencia de productos extranjeros.
- Por qué razones considera el solicitante que el producto nacional ha perdido competitividad frente a los productos extranjeros.

- Señalar las causas por las que el solicitante considera, en su caso, que el régimen actual de protección comercial frente a las importaciones es insuficiente o inadecuado.
- Qué medidas recomienda el solicitante que deben tomarse para corregir la situación existente, justificando sus razones.
 - a) De tipo arancelario.
 - b) De establecimiento o modificación de precios oficiales a la importación.
 - c) Combinación de las dos medidas anteriores.
 - d) En el régimen de permisos previos a la importación.
 - e) Otras (especificar).
- Capacidad de producción anual y producción real durante los últimos 3 años del producto objeto de la solicitud.
- Indique usted si la oferta nacional abastece el mercado nacional y en qué proporción.
- Desglose del costo de producción y grado de integración nacional.
- Precios del producto fabricado en México (a nivel de distribuidor y al público).
- Precios del producto importado o susceptible de importarse en condiciones de prácticas desleales de comercio exterior (a nivel de distribuidor y al público.
 - a) Puesto en México.
 - b) En el mercado del país proveedor.
- Precio normal del producto en el mercado internacional.

CUESTIONARIO PARA SOLICITAR EL ESTABLECIMIENTO Y APLICACION DE IMPUESTOS A LAS PRACTICAS DESLEALES DE COMERCIO EXTERIOR.

- Nombre o razón social del solicitante (si se trata de persona moral deberá acompañar testimonio de la escritura constitutiva actualizada).
- Domicilio de la empresa o establecimiento industrial y de sus oficinas, indicando teléfonos e identificación de la persona autorizada para aclaraciones y para recibir notificaciones.
- Registro Federal de Causantes.
- Capital social e invertido y su integración desde el punto de vista nacional y extranjero.
- Descripción del producto fabricado en México, objeto de la solicitud; características y usos. Anexar folleto técnico catálogo u otra información bibliográfica.
- Descripción del producto de origen extranjero que compite con el que produce o fabrica el solicitante, indicando la fracción arancelaria por la que se importa.
- Indicar el país de origen, y de exportación, de no ser el mismo, de la mercancía o producto que compite con los fabricados por el solicitante.
- Describa en qué consiste la práctica desleal de comercio exterior que motiva la solicitud.
- Describa en qué consiste el daño que le está ocasionando o que le puede ocasionar la importación de productos o mercancías introducidas al país en condiciones de prácticas desleales de comercio exterior.
- Qué medidas recomienda el solicitante que deben tomarse para corregir la situación existente, justificando sus razones.
 - a) De tipo arancelario.
 - b) De establecimiento o modificación de precios oficiales a la importación.
 - c) Combinación de las dos medidas anteriores.
 - d) En el régimen de permisos previos a la importación.
 - e) Otras (especificar).

A N E X O : C

CERTIFICACIONES Y/O LEGALIZACIONES QUE EFECTUAN LOS CONSULADOS MEXICANOS PARA IMPORTACIONES DEFINITIVAS (SRE)

La Secretaría de Relaciones Exteriores interviene en los trámites de importación a través de certificaciones y/o legalizaciones que efectúan los Consulados Mexicanos, cuando existen diferencias entre el número de bultos amparados por facturas y el que realmente se internó al país en importación definitiva (bultos faltantes o sobrantes).

1. Tráfico Aéreo. (Art. 182, Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos).

Si al efectuarse la importación definitiva se reciben bultos en menor cantidad de la que ampara la factura respectiva, el importador es sancionado con una multa.

Con objeto de obtener su condonación y concluir el trámite correspondiente, el importador debe obtener en el aeropuerto extranjero un certificado expedido por la autoridad competente, en el que se asiente el número de bultos que efectivamente fueron enviados y la razón que motivó la diferencia. Este documento debe legalizarse en el Consulado mexicano correspondiente, con el objeto de certificar su autenticidad.

2. Tráfico Terrestre. (Art. 157, Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos).

Quando la importación se efectúe en entregas parciales, el exportador extranjero debe acudir al Consulado mexicano correspondiente y manifestar al Cónsul la cantidad de bultos que realmente serán enviados a México, así como las causas de tal situación. La certificación consular de tal circunstancia, se efectúa en la copia de la factura respectiva.

Este trámite tiene por objeto rectificar el contenido de la factura y es requisito indispensable para que la autoridad aduanera no considere como bultos faltantes los que no lleguen en cantidad completa. Debe efectuarse con anterioridad al arribo de las mercancías al país.

3. Tráfico Marítimo. (Arts. 75, 76, 77 y 78 Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos).

En términos de las disposiciones aplicables del Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, los bultos descargados que no consten en el manifiesto de carga ni en la lista de pasajeros se considerarán sobrantes, pero se permitirá el reembarque o la importación de ellos, sin imponer multa, cuando dentro de un plazo de tres meses contados a partir de la fecha de terminación de la descarga, se compruebe que faltaron en otro puerto del país o del extranjero, mediante la constancia que por duplicado expida la autoridad aduanera del puerto en donde dichos bultos hayan resultado faltantes. Este documento en caso de ser expedido en el extranjero, deberá ser certificado por el representante consular de México en el lugar.

A N E X O : D

**VISADO, CERTIFICACION
Y LEGALIZACION DE
CERTIFICADOS DE ORIGEN,
CERTIFICADOS DE LIBRE VENTA
Y CERTIFICADOS DE SANIDAD
PARA IMPORTACIONES (SRE)**

La Secretaría de Relaciones Exteriores interviene en cuanto a "Certificados de Origen" en materia de importaciones en la certificación de los mismos por Consulados Mexicanos.

Tal es el caso de mercancías incluidas en las listas preferenciales del Tratado de Montevideo,

así como las provenientes de Costa Rica al amparo del Mecanismo de Cooperación Económica México-Costa Rica.

Se presentan algunos otros casos del visado Consular de los Certificados expedidos por autoridades competentes de los países exportadores y que nuestras autoridades requieren para permitir la internación definitiva de las mercancías de que se trate. Tal es el caso del certificado de "libre venta", mediante el cual se acredita que ciertos productos farmacéuticos y alimenticios no son de uso y/o venta prohibida en el país de origen, "certificados de sanidad animal" y "certificados de sanidad vegetal".

A N E X O : E

Según el reglamento de Importaciones del Sector Público del IMCE (antes: Comité de Importaciones del Sector Público), existe una disposición de gran ingerencia en una importación. Tal disposición enuncia lo siguiente:

"Las Aduanas no tramitarán pedimento alguno de importación de bienes adquiridos en el exterior, hasta que la entidad interesada exhiba la comprobación expedida por el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, de que la importación ha sido autorizada y que ha quedado cubierto el pago de INTERCAMBIO COMPENSADO, de conformidad con la cuota fijada por la Secretaría de Comercio y el IMCE".

Por esta disposición se consideró pertinente introducir los procedimientos generales que se siguen para el pago de Intercambio Compensado ante el I.M.C.E.

CLAVE SC-26

TRAMITE PARA LA CELEBRACION Y PAGO DE CONVENIOS DE INTERCAMBIO COMPENSADO

RESPONSABLE	DESCRIPCION DE ACTIVIDADES	FORMA O DOCUMENTO
1. IMPORTADOR	<p>1.1 Presenta en la Oficina de Intercambio Compensado la siguiente documentación:</p> <p><i>PARA SECTOR PRIVADO</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — Solicitud de Convenio de Intercambio Compensado (original y dos copias). — Permiso de Importación de SECOM, en su caso, (copia). — Pedimento o Boleta Aduanal (copia). — Factura (original y copia). — Guía Aérea o Conocimiento de Embarque (original y copia). — Cheque certificado a nombre del IMCE o efectivo. <p><i>PARA SECTOR PUBLICO</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — Solicitud de Convenio de Intercambio Compensado (original y dos copias). — Permiso de importación o autorización de SECOM (copia). — Cheque certificado o efectivo 	<p>Solicitud</p> <p>Permiso</p> <p>Pedimento</p> <p>Factura</p> <p>Guía o Conocimiento</p> <p>Cheque</p> <p>Solicitud</p> <p>Permiso</p> <p>Cheque</p>
2. TECNICO EN INTERCAMBIO COMPENSADO	<p>2.1 Verifica que la documentación se encuentre completa y correcta, y en su caso hace al importador las observaciones que procedan para su corrección.</p> <p>2.2 Revisa y comprueba que las fracciones arancelarias de que se trate, estén sujetas al pago de Intercambio Compensado, y verifica la correcta aplicación de la tasa correspondiente.</p> <p>2.3 Verifica que el cheque o efectivo corresponda al importe a pagar.</p> <p>2.4 Una vez cumplidos todos los requisitos elabora el Convenio de Intercambio Compensado y turna a la Caja Certificadora para proceder a su cobro.</p>	
3. CAJA CERTIFICADORA	<p>3.1 Recibe documentación y el pago correspondiente; procede a certificar, imprimiendo con la máquina registradora: el importe del convenio, el importe de la tasa pagada; certifica facturas, guía aérea o conocimiento de embarque.</p> <p>3.2 Turna documentación al técnico en Intercambio Compensado.</p>	

CLAVE SC-26

TRAMITE PARA LA CELEBRACION Y PAGO DE CONVENIOS DE INTERCAMBIO COMPENSADO

RESPONSABLE	DESCRIPCION DE ACTIVIDADES	FORMA O DOCUMENTO
4. IMPORTADOR	<p>4.1 Recibe del técnico en Intercambio Compensado:</p> <p><i>PARA SECTOR PRIVADO *</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — Solicitud de Convenio de Intercambio Compensado (copia). — Convenio de Intercambio Compensado (copia). — Permiso de Importación SECOM (copia). — Pedimento o Boleta Aduanal (copia). — Factura (original, debidamente certificada). — Conocimiento de Embarque o Guía Aérea (original debidamente certificado). <p><i>PARA SECTOR PUBLICO **</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — Solicitud de Convenio de Intercambio Compensado (copia). — Convenio de Intercambio Compensado (copia). — Volante para Control de Convenio de Intercambio Compensado (original debidamente certificado). — Permiso de importación o autorización de SECOM (copia). <p>* En las oficinas de Intercambio Compensado del IMCE en el D.F.; Guadalajara, Jal., Monterrey, N.L. y Nuevo Laredo, Tamps. En los lugares en donde no existan oficinas de Intercambio Compensado del IMCE, el convenio y el pago correspondiente se hará por conducto de las sucursales de los Bancos: Internacional, S.A. y Mexicano SOMEX, S.A. o sus corresponsales, presentando el pedimento Aduanal visado por la Aduana correspondiente. Este trámite podrá realizarlo directamente el importador o por conducto de un agente aduanal.</p> <p>** En la oficina de Intercambio Compensado de IMCE ubicada en Av. Cuauhtémoc No. 80 México, D.F.</p>	<p>Solicitud</p> <p>Convenio</p> <p>Permiso</p> <p>Pedimento</p> <p>Factura</p> <p>Conocimiento</p> <p>Solicitud</p> <p>Convenio</p> <p>Volante</p> <p>Permiso</p>

SOLICITUD PARA CELEBRAR CONVENIO DE INTERCAMBIO COMPENSADO
POR CONDUCTO DEL INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR

(SECTOR PRIVADO)

IMPORTADOR _____

Nombre o Razón Social

REPRESENTANTE AUTORIZADO _____

Nombre de la Persona, debidamente autorizada, que suscriba el convenio, indicar el carácter con que lo hace

DESEA IMPORTAR:

CON VALOR DE: \$

PAIS DE PROCEDENCIA:

No. DEL PERMISO DE IMPORTACION DE LA S. DE COMERCIO:

VALOR DEL PERMISO: \$

VENCIMIENTO DEL PERMISO:

CONFORMES EN CUBRIR:

TASAS DE INTERCAMBIO:% \$ _____

FECHA DE SOLICITUD: México, D. F., a ____ de _____ de 19 ____.

AGRADECEREMOS A ESE INSTITUTO TENGA A BIEN ELABORAR EL CONVENIO CORRESPONDIENTE PARA LO CUAL SE ANEXA COPIA FOTOSTATICA DEL PERMISO DE IMPORTACION.

FIRMA

SOLICITUD PARA CELEBRAR CONVENIO DE INTERCAMBIO COMPENSADO
POR CONDUCTO DEL INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR

(SECTOR PUBLICO)

COMPRAS EN EL PAIS

PROVEEDOR REPRESENTANTE
DEL PROVEEDOR EXTRANJERO

_____ (Nombre o Razón Social)

REPRESENTANTE AUTORIZADO

_____ (Nombre de la Persona que Suscribira el Convenio)

E INDICAR EL CARACTER CON QUE LO HACE

DESEA VENDER

_____ (Describir Producto)

CON VALOR DE: \$

PAIS DE PROCEDENCIA

COMPRADOR

_____ (Organismo del Sector Público)

ACUERDO DEL COMITE DE IMPORTACIONES
DEL SECTOR PUBLICO

_____ (Vencimiento)

MONTO DEL ACUERDO: \$

CONFORMES EN CUBRIR:

T O T A L : \$ _____

FECHA DE LA SOLICITUD

CON LOS DATOS ANTERIORES, AGRADECEREMOS A ESE INSTITUTO, TENGA
A BIEN ELABORAR EL CONVENIO CORRESPONDIENTE, PARA LO CUAL SE -
ANEXA COPIA DEL ACUERDO RESPECTIVO.

ATENTAMENTE

FIRMA



CONVENIO DE INTERCAMBIO COMPENSADO

QUE CELEBRAN POR UNA PARTE, EL IMPORTADOR CITADO EN EL APARTADO IV DEL CAPITULO DE DECLARACIONES Y POR OTRA, EL INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR, A QUIEN SE DENOMINARA IMCE, AL TENOR DE LAS SIGUIENTES CLAUSULAS Y:

DECLARACIONES:

UNICA.—EL IMPORTADOR MANIFIESTA:

I.— FECHA DEL CONVENIO	II.— NUMERO DEL CONVENIO	III.— VALOR DEL CONVENIO
IV.— IMPORTADOR		
NOMBRE: DOMICILIO: TELEFONO: REPRESENTADO POR:		
V.— OBJETO DEL CONVENIO		
VI.— PAIS DE PROCEDENCIA	VII.— TASA DE INTERCAMBIO	
VIII.— PERMISO(S) DE IMPORTACION NUMERO(S)	IX.— MONTO DE(LOS) PERMISO(S)	X.— VENCIMIENTO DE (LOS) PERMISO(S)

CLAUSULAS:

PRIMERA.- El importador, con base en las disposiciones que en las fracciones arancelarias sujetas a Intercambio Compensado, o bien por así indicarlo el permiso de importación respectivo, importará la mercancía descrita en el capítulo de declaraciones, por el valor que ahí se indica, teniendo obligación de exhibir, cuando así proceda, el permiso de importación expedido por la Secretaría de Comercio.

SEGUNDA.- El importador se compromete a cubrir de contado al IMCE la cantidad asentada en el antecedente VII del capítulo de declaraciones, en concepto de cuota de Intercambio Compensado.

TERCERA.- En caso de que el importador no ejerza el total o parte del monto autorizado por este Convenio y previa cancelación del saldo disponible, podrá devolverse la cantidad pagada únicamente por lo que corresponde a la tasa de Intercambio en proporción al importe cancelado.

CUARTA.- El IMCE, si procede, visará la documentación que ampara la importación relativa a este Convenio y la devolverá al importador en original. Este visado acreditará únicamente el cumplimiento del requisito de Intercambio Compensado.

QUINTA.- El presente Convenio no tendrá validez si faltan las Firmas del personal autorizado y la impresión de la máquina certificadora o caja del IMCE, indicando el valor del Convenio y la cantidad pagada por el importador.

SEXTA.- Cualquier controversia que se suscite con motivo del presente Convenio, será sometida a la resolución de los Tribunales de la Ciudad de México, Distrito Federal, renunciando los contratantes al fuero de su domicilio y sometiéndose expresamente a dichos Tribunales.

Celebrado en la Ciudad de México, Distrito Federal en la fecha señalada en el capítulo de declaraciones de este Convenio.

INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR	EL IMPORTADOR



INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR

DIRECCION DE ADMINISTRACION

DEPARTAMENTO DE CONTROL DE INGRESOS E INTERCAMBIO COMPENSADO

RECIBO-CONVENIO

FOLIO 1 358

BUENO POR: \$

RECIBIMOS de: _____

ADUANA

FECHA

para abonar a la cuenta del INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR,

09-06350-4 BANCO INTERNACIONAL S.A. ○

ó

2900-0-06 BANCO MEXICANO SOMEX, S.A. ○

la cantidad de: \$ _____).

por concepto de INTERCAMBIO COMPENSADO relativo a la importación siguiente y en los términos del convenio que aparece al reverso.

DOMICILIO IMPORTADOR:

DESCRIPCION PRODUCTO(S)

FRACCION(ES) ARANCELARIA(S)

REG. FISCAL DE IMP.

DIVISA

IMPORTE DIVISA

TIPO CAMBIO

VALOR M. N.

TASA DE INT. COMP.

IMCE

EMPRESA IMPORTADORA

INSTITUCION BANCARIA

PARA USO EXCLUSIVO IMCE

NOMBRE Y FIRMA

FIRMA Y SELLO

REG. FED. DE CAUSANTES IMC-710302

ORIGINAL ADUANA

CONVENIO DE INTERCAMBIO COMPENSADO

EL IMPORTADOR, cuyo nombre aparece anotado en el anverso de este documento y el INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR, en base al sistema de Intercambio Compensado establecido por el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comercio y en cumplimiento a las disposiciones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por las cuales quedaron establecidas las fracciones arancelarias de la Tarifa General del Impuesto de Importación sujetas al pago de Intercambio Compensado, han acordado que el IMPORTADOR deje satisfecha su obligación de pago, por la importación indicada en el anverso e incluida en la clasificación arancelaria que ahí se anota, mediante el entero de la suma que ampara el recibo, siempre y cuando se determine correctamente el valor de la mercancía importada y se aplique la tasa de Intercambio Compensado correspondiente.

El importe del INTERCAMBIO COMPENSADO deberá entregarse en las Oficinas del Banco Internacional, S.A., o Banco Mexicano Somex, S.A., o de sus corresponsales autorizados.

El recibo que expida el Banco autorizado no es válido si no presenta impreso el sello de la caja registradora de la Institución receptara, indicando el importe de lo pagado, el cual deberá ser igual al monto del recibo.

El original de este recibo será entregado a la Aduana como requisito indispensable para el trámite de la importación de la mercancía que se consigna.

Este documento deberá expedirse en todos los casos, a nombre del importador.

En el espacio destinado a TASA, deberá señalarse el porcentaje correspondiente a pagar por INTERCAMBIO COMPENSADO.



INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR

ALFONSO REYES 30 COL. CONDESA

RECIBO DE INGRESOS

FOLIO

01-1990

FECHA

RECIBIMOS DE

CANTIDAD

CANTIDAD CON LETRA

CHEQUE No.

A CARGO DEL BANCO:

CONCEPTO:
CANCELADO

REG. FED. DE CAUSANTES IMC-710302

ORIGINAL INTERESADO

EL CAJERO



IMCE

INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR

360

VOLANTE PARA CONTROL DE CONVENIOS DE INTERCAMBIO COMPENSADO

SECTOR PUBLICO

S- No- **00000**

NOMBRE DEL IMPORTADOR O PROVEEDOR

VOLANTE No.

FECHA

No. DE CONVENIO

IMPORTE CONVENIO

COMISION CORRESPONDIENTE POR INTERCAMBIO COMPENSADO

No. DE ACUERDO

IMPORTE ACUERDO

OBSERVACIONES

C.C.P. COMITE IMPORTACIONES SECTOR PUBLICO
SECRETARIA DE COMERCIO
CONTROL DE INGRESOS E INTERCAMBIO COMPENSADO

FIRMA RESPONSABLE



INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR
SECTOR PUBLICO

17607

C E R T I F I C A C I O N

CONVENIO ABIERTO DE INTERCAMBIO COMPENSADO
QUE CELEBRAN POR UNA PARTE, EL IMPORTADOR CITADO EN EL APARTADO IV DEL CAPITULO DE
DECLARACIONES Y POR OTRA, EL INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR, A QUIEN SE
DENOMINARA IMCE, AL TENOR DE LAS SIGUIENTES CLAUSULAS Y:

DECLARACIONES

UNICA.- El importador o proveedor manifiesta:

I.- FECHA DEL CONVENIO	II.- NUMERO DEL CONVENIO	III.- VALOR DEL CONVENIO
IV.- IMPORTADOR PROVEEDOR		
Nombre:		
Domicilio:		
Teléfono:		
Representante:		
V.- OBJETIVO DEL CONVENIO		
IMPORTACION O COMPRA DE:		
VI.- PAIS DE PROCEDENCIA	VII.- TASA DE INTERCAMBIO	
VIII.- ACUERDO(S) NUMERO(S)	IX.- MONTO DEL (LOS) ACUERDO(S)	X.- VENCIMIENTO DE LOS ACUERDOS

C L A U S U L A S

PRIMERA. - El importador o proveedor, en los términos del (los) acuerdo (s) dictado (s) por el Comité de Importaciones del Sector Público, importará o venderá en su caso la mercancía descrita en el capítulo de declaraciones, por el valor que ahí se indica, obligándose a presentar cuando así proceda el permiso de importación que al efecto le expida la Secretaría de Comercio.

SEGUNDA. - El importador o el proveedor se comprometen a cubrir de contado al IMCE la cantidad asentada en el antecedente VII del capítulo de declaraciones, en concepto de cuota de Intercambio Compensado.

TERCERA. - En caso de que el importador o el proveedor no ejerzan el total o parte del monto autorizado por este Convenio y previa cancelación del saldo disponible, podrá devolverse la cantidad pagada únicamente por lo que corresponde a la tasa de Intercambio en proporción al importe cancelado.

CUARTA. - El IMCE, si procede, visará la documentación que ampara la importación relativa a este Convenio y la devolverá al importador o proveedor en original. Este visado acreditará únicamente el cumplimiento del requisito de Intercambio Compensado.

QUINTA. - El presente Convenio no tendrá validez si faltan las firmas del personal autorizado y la impresión de la máquina certificadora de caja del IMCE, indicando el valor del Convenio y la cantidad pagada por el importador o proveedor.

SEXTA. - Cualquier controversia que se suscite con motivo del presente Convenio, será sometida a la resolución de los Tribunales de la Ciudad de México, Distrito Federal, renunciando los contratantes al fuero de su domicilio y sometiéndose expresamente a dichos Tribunales.

Celebrado en la Ciudad de México, Distrito Federal en la fecha señalada en el capítulo de declaraciones de este Convenio.

INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR	IMPORTADOR PROVEEDOR
	NOMBRE Y FIRMA

A N E X O : F

Documentación para el transporte de mercancías

Para el transporte de mercancías se exige, a veces, que estén en regla los permisos oficiales de exportación y de importación, con lo que los transportistas tratan de cubrirse de peligros de imposibilidad de descarga de las mercancías, peligros de contaminación, etc. Según las especificaciones del contrato de transporte o la cláusula contractual convenida, se deberá presentar el justificante de haber satisfecho el precio del transporte.

A. DOCUMENTACIÓN DE SEGURO

- a) *Certificado de seguro.* Constituye la prueba de que una mercancía está asegurada bajo los términos de una póliza de seguros del tipo flotante
- b) *Póliza de seguro individual.* Necesaria cuando el envío sea asegurado individualmente de los riesgos del transporte o de los riesgos adicionales que se hayan fijado. En 10.1. B. se amplía la referencia a las condiciones de cobertura. La mínima aceptable en una compraventa C. I. F. es la cubierta bajo condiciones F. P. A.

B. DOCUMENTACIÓN PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

- a) *Recibo de a bordo.* Es un recibo provisional por el que se atestigua que el cargador ha efectuado el embarque de las mercancías. Este recibo se canjea por el conocimiento de embarque cuando la compañía lo tiene listo, ya que éste constituye también un recibo de las mercancías.
- b) *Póliza de fletamento.* Documento sobre el que figuran las condiciones en que se establece el contrato de transporte. Este documento tiene importancia cuando se contratan los servicios de un buque por un tiempo determinado o para una serie de servicios concretos (a veces en exclusiva), pero no llega a utilizarse, normalmente, para envíos de mercancías en régimen normal de transporte, pues el conocimiento de embarque, por su parte, también fija ya las condiciones de transporte, a la vez que cumple otras funciones.
- c) *Conocimiento de embarque.* Este documento realiza al mismo tiempo una triple función:
 - 1) Constituir recibo de las mercancías por parte de la compañía transportista. La compañía puede declarar haber efectuado ya el embarque de las mercancías (conocimiento «A Bordo») o, simplemente, haber recibido las mercancías para embarque (conocimiento «Recibido para embarque»). El conocimiento se denomina «limpio» cuando la compañía transportista no superpone cláusulas sobre el documento declarando que las mercancías

o los embalajes se le han entregado en estado defectuoso (7).

- II) Título de propiedad transmisible, que permite al tenedor de una de las copias negociables reclamar la entrega de las mercancías. Existen conocimientos nominativos (a nombre del consignatario) y a la orden (8); negociables y no negociables.
- III) Prueba del contrato marítimo, en donde se fijan las condiciones en que éste se realiza. Con relación a este transporte se admiten las siguientes posibilidades: en los conocimientos «Flete Pagado» el transportista se declara reintegrado por el cargador del precio del flete. El conocimiento «Corrido» es el entregado por el primer transportista de una mercancía que será sometida a transbordo en buques de la misma o de otra compañía.

Los conocimientos de embarque se entregan por «juegos completos» y constan de 3 o 4 copias negociables (9) más el número de copias no negociables que solicite el cargador. Sólo las negociables constituyen título de propiedad de las mercancías.

En la parte delantera del conocimiento se consignan los datos referentes al envío y en la posterior las condiciones en las que la compañía naviera ofrece el contrato de transporte. En el Cuadro 34 se reproduce un conocimiento de embarque.

- d) *Otros documentos en el transporte marítimo.* Varían según sea el puerto de destino o de tránsito, las condiciones del contrato de transporte y la naturaleza de la mercancía transportada.

(7) La naturaleza del conocimiento limpio no queda modificada por la inclusión de las siguientes cláusulas: a) Las que no indican expresamente que las mercancías o el embalaje son defectuosos; por ejemplo: «cajas de segunda mano», «bidones usados», etc.; b) Las que subrayan la irresponsabilidad del porteador por los riesgos derivados de la naturaleza de las mercancías o del tipo de embalaje. c) Cláusulas, en virtud de las cuales el porteador declara ignorar el contenido, peso, medida, calidad o especificaciones técnicas de las mercancías. (INCOTERMS 1953.)

(8) La legislación de algunos países no los admite. Por ello es frecuente designar consignatario al banco emisor del crédito documentario.

(9) Por esta razón las cartas de crédito suelen exigir la presentación del «juego completo» de conocimientos, como expresión de la transmisión de la mercancía. En el reverso del conocimiento de embarque se indica cuántas copias, en cada caso, componen el «juego completo». La declaración en tal sentido debe ser firmada por el cargador.

C. DOCUMENTACIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

- I) En el transporte terrestre por ferrocarril la carta de porte constituye, a la vez, recibo de las mercancías expedidas (cuando sobre ellas figure el sello de la compañía ferroviaria confirmando la aceptación de las mercancías en carga) y una prueba de la existencia del contrato de transporte —en la mayoría de países europeos, de acuerdo con la convención CIM. Según dicha convención, la carta de porte debe establecerse a nombre del destinatario (10). En el Cuadro 35 se muestra el tipo de carta de porte utilizado por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, ajustada al módulo CIM. El talón de ferrocarril es la parte del contrato de transporte por ferrocarril que conserva la estación desde la que se expiden las mercancías.
- II) En el transporte por carretera la carta de porte es, a la vez, prueba de contrato de transporte y recibo de las mercancías, pero no confiere titularidad de las mercancías al poseedor, según la convención CMR, que regula los transportes por carretera.

D. DOCUMENTACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO

La carta de porte aéreo es el documento sobre el que se formaliza el contrato de transporte aéreo de mercancías. La carta no es negociable ni confiere titularidad de las mercancías. El Cuadro 36 muestra la carta de porte aéreo utilizada por la compañía española Iberia.

E. OTROS DOCUMENTOS EN EL TRANSPORTE

El aviso de expedición es el documento con que el expedidor comunica al destinatario designado en la orden de expedición que se ha llevado a cabo el envío de las mercancías.

El certificado de depósito constituye un documento, negociable en la mayoría de casos, que confiere titularidad

(10) En los países no adheridos al CIM las cartas de porte suelen ser transferibles.

CUADRO 35 (Continuación)

CARTA DE PORTE FERROVIARIA (REVERSO)

Tráfico Internacional		Tráfico Nacional		Tráfico Internacional		Tráfico Nacional	
1	Declaración de valores Déclaration des valeurs Wertangabe	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30	31
32	33	34	35	36	37	38	39
40	41	42	43	44	45	46	47
48	49	50	51	52	53	54	55
56	57	58	59	60	61	62	63
64	65	66	67	68	69	70	71
72	73	74	75	76	77	78	79
80	81	82	83	84	85	86	87
88	89	90	91	92	93	94	95
96	97	98	99	100	101	102	103
104	105	106	107	108	109	110	111
112	113	114	115	116	117	118	119
120	121	122	123	124	125	126	127
128	129	130	131	132	133	134	135
136	137	138	139	140	141	142	143
144	145	146	147	148	149	150	151
152	153	154	155	156	157	158	159
160	161	162	163	164	165	166	167
168	169	170	171	172	173	174	175
176	177	178	179	180	181	182	183
184	185	186	187	188	189	190	191
192	193	194	195	196	197	198	199
200	201	202	203	204	205	206	207
208	209	210	211	212	213	214	215
216	217	218	219	220	221	222	223
224	225	226	227	228	229	230	231
232	233	234	235	236	237	238	239
240	241	242	243	244	245	246	247
248	249	250	251	252	253	254	255
256	257	258	259	260	261	262	263
264	265	266	267	268	269	270	271
272	273	274	275	276	277	278	279
280	281	282	283	284	285	286	287
288	289	290	291	292	293	294	295
296	297	298	299	300	301	302	303
304	305	306	307	308	309	310	311
312	313	314	315	316	317	318	319
320	321	322	323	324	325	326	327
328	329	330	331	332	333	334	335
336	337	338	339	340	341	342	343
344	345	346	347	348	349	350	351
352	353	354	355	356	357	358	359
360	361	362	363	364	365	366	367
368	369	370	371	372	373	374	375
376	377	378	379	380	381	382	383
384	385	386	387	388	389	390	391
392	393	394	395	396	397	398	399
400	401	402	403	404	405	406	407
408	409	410	411	412	413	414	415
416	417	418	419	420	421	422	423
424	425	426	427	428	429	430	431
432	433	434	435	436	437	438	439
440	441	442	443	444	445	446	447
448	449	450	451	452	453	454	455
456	457	458	459	460	461	462	463
464	465	466	467	468	469	470	471
472	473	474	475	476	477	478	479
480	481	482	483	484	485	486	487
488	489	490	491	492	493	494	495
496	497	498	499	500	501	502	503
504	505	506	507	508	509	510	511
512	513	514	515	516	517	518	519
520	521	522	523	524	525	526	527
528	529	530	531	532	533	534	535
536	537	538	539	540	541	542	543
544	545	546	547	548	549	550	551
552	553	554	555	556	557	558	559
560	561	562	563	564	565	566	567
568	569	570	571	572	573	574	575
576	577	578	579	580	581	582	583
584	585	586	587	588	589	590	591
592	593	594	595	596	597	598	599
600	601	602	603	604	605	606	607
608	609	610	611	612	613	614	615
616	617	618	619	620	621	622	623
624	625	626	627	628	629	630	631
632	633	634	635	636	637	638	639
640	641	642	643	644	645	646	647
648	649	650	651	652	653	654	655
656	657	658	659	660	661	662	663
664	665	666	667	668	669	670	671
672	673	674	675	676	677	678	679
680	681	682	683	684	685	686	687
688	689	690	691	692	693	694	695
696	697	698	699	700	701	702	703
704	705	706	707	708	709	710	711
712	713	714	715	716	717	718	719
720	721	722	723	724	725	726	727
728	729	730	731	732	733	734	735
736	737	738	739	740	741	742	743
744	745	746	747	748	749	750	751
752	753	754	755	756	757	758	759
760	761	762	763	764	765	766	767
768	769	770	771	772	773	774	775
776	777	778	779	780	781	782	783
784	785	786	787	788	789	790	791
792	793	794	795	796	797	798	799
800	801	802	803	804	805	806	807
808	809	810	811	812	813	814	815
816	817	818	819	820	821	822	823
824	825	826	827	828	829	830	831
832	833	834	835	836	837	838	839
840	841	842	843	844	845	846	847
848	849	850	851	852	853	854	855
856	857	858	859	860	861	862	863
864	865	866	867	868	869	870	871
872	873	874	875	876	877	878	879
880	881	882	883	884	885	886	887
888	889	890	891	892	893	894	895
896	897	898	899	900	901	902	903
904	905	906	907	908	909	910	911
912	913	914	915	916	917	918	919
920	921	922	923	924	925	926	927
928	929	930	931	932	933	934	935
936	937	938	939	940	941	942	943
944	945	946	947	948	949	950	951
952	953	954	955	956	957	958	959
960	961	962	963	964	965	966	967
968	969	970	971	972	973	974	975
976	977	978	979	980	981	982	983
984	985	986	987	988	989	990	991
992	993	994	995	996	997	998	999
1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007

CARTA DE PORTE LETRES DE VOYAGE

MODELO DE CARTA DE PORTE AEREO

AEROLINEAS DE AVIACION (Company name) No. de vuelo (Flight no.) Clase (Class) Tipo (Type) Fecha de expedición (Date of issue) Dia (Day) Mes (Month) Año (Year) TC (Tax code) Clave de cambio (Change key) Código de Montica (Montica code) Correo aéreo (Air mail)		PARA TRANSPORTAR (To transport) Carga (Cargo) No. de piezas (No. of pieces) No. de paquetes (No. of packages) No. de unidades (No. of units)	EMITIDO POR: Issued by: IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA VELAZQUEZ, 130 MADRID-6
AEROPUESTO DE ORIGEN (Origin airport) No. de vuelo (Flight no.) Clase (Class) Tipo (Type)		AEROPUESTO DE DESTINO (Destination airport) No. de vuelo (Flight no.) Clase (Class) Tipo (Type)	
1. No. de cuenta del destinatario (Recipient account no.) No. de cuenta del emisor (Issuer account no.)	NO NEGOCIABLE (Not negotiable) CARTA DE PORTE AEREO AIR WAYBILL (Air consignment note) MIEMBRO DE LA ASOCIACION DE TRANSPORTES AEREO INTERNACIONAL Member of International Air Transport Association		
2. No. de cuenta del destinatario (Recipient account no.) No. de cuenta del emisor (Issuer account no.)		3. No. de cuenta del destinatario (Recipient account no.) No. de cuenta del emisor (Issuer account no.)	
4. Agente del transportista (Carrier agent) Nombre y dirección (Name and address)		5. Agente del transportista (Carrier agent) Nombre y dirección (Name and address)	
6. Seguro (Insurance) Valor asegurado (Insured value) Prima (Premium)		7. Seguro (Insurance) Valor asegurado (Insured value) Prima (Premium)	
8. Pagado (Paid) Monto (Amount)		9. Pagado (Paid) Monto (Amount)	
10. No. de bultos (No. of packages) Peso bruto (Actual gross weight)		11. No. de bultos (No. of packages) Peso bruto (Actual gross weight)	
12. No. de bultos (No. of packages) Peso bruto (Actual gross weight)		13. No. de bultos (No. of packages) Peso bruto (Actual gross weight)	
14. DATOS ESPECIALES E INSTRUCCIONES PARA MANIPULACION (Special handling information including marks, numbers and marks of receipt)			
15. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		16. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
17. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		18. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
19. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		20. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
21. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		22. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
23. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		24. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
25. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		26. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
27. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		28. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
29. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		30. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
31. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		32. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
33. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		34. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
35. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		36. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
37. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		38. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
39. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		40. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
41. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		42. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
43. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		44. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
45. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		46. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
47. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		48. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
49. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		50. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
51. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		52. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
53. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		54. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
55. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		56. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
57. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		58. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
59. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		60. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
61. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		62. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
63. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		64. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
65. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		66. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
67. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		68. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
69. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		70. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
71. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		72. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
73. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		74. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
75. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		76. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
77. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		78. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
79. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		80. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
81. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		82. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
83. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		84. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
85. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		86. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
87. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		88. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
89. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		90. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
91. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		92. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
93. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		94. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
95. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		96. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
97. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		98. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	
99. CARGO POR PESO (Weight charge) Valor (Value)		100. CARGO POR VALOR (Value charge) Valor (Value)	

A N E X O : G

Los tipos de transporte disponibles y la elección del más adecuado

Muchos exportadores tienen el hábito de confiar sus problemas de envío de mercancías exportables a agencias de transporte especializadas, pero otros prefieren determinar por su cuenta cuál es, de entre los tipos de transporte que pueden elegirse, el medio más apropiado para hacer llegar el pedido al cliente que lo haya demandado.

La mayoría del transporte internacional se hace por vía marítima y, pese a los últimos desarrollos que ha experimentado el transporte aéreo y el realizado por vía terrestre, puede decirse que más del 80 % de las exportaciones mundiales son hechas, de unos países a otros, a través del mar.

Naturalmente, el traslado de las mercancías desde el punto de producción hasta los puertos de embarque no puede llevarse a cabo por vía marítima (sí, a veces, por vía fluvial) y, en los casos de países sin costas (5), el transporte marítimo no puede realizarse más que como etapa intermedia; pero gran parte del coste total de transporte se debe a fletes marítimos.

Pese a este predominio marítimo, todo exportador debe estudiar la elección del medio de transporte a emplear de acuerdo con la naturaleza de su mercancía y con los plazos de entrega de que disponga, según el contrato firmado. ¿Viajes de hasta qué duración puede resistir en condiciones normales nuestra mercancía perecedera? ¿Es posible que el uso de contenedores en un tipo de transporte compense el coste, aparentemente más elevado, del flete por los abaratamientos derivados del coste del embalaje? ¿Es que el mayor cuidado con el que se transportan las mercancías manipuladas por aire no puede compensar el precio del embalaje marítimo necesario?

La mayoría de los contratos de transporte son de adhesión, en los cuales las condiciones están fijadas de antemano y por ello la elaboración de un cuadro en donde se vean las diferentes posibilidades de transporte que se ofrezcan y los costes y condiciones que acompañan a cada una de ellas no suele ofrecer demasiadas dificultades (Cuadro 26). La ponderación de los distintos factores que se indican debe llevar a la decisión por un determinado medio de transporte o por una cierta combinación entre dos o más medios para llevar la mercancía a manos del cliente.

Sin embargo, las decisiones sobre el medio de transporte a utilizar deben revisarse periódicamente. Los desarrollos de nuevas tecnologías: progreso del transporte aéreo, uso de contenedores, utilización de vagones y acondicionamientos especiales en el transporte terrestre, etc., exigen del exportador una vigilancia constante sobre las evoluciones de métodos de distribución y transporte que la competencia pueda utilizar y que puedan emplearse para mejorar la comercialización internacional.

(5) Los países sin costa son: Bolivia, Paraguay, Suiza, Austria, Hungría, Checoslovaquia, Malí, Níger, Alto Volta, Chad, Rep. Centroafricana, Uganda, Ruanda, Burundi, Malawi, Zambia, Rodesia, Bostwana, Swaziland, Lesoto, Afganistán, Mongolia, Laos, Nepal, Sikkim y Bután.

Algunos de estos países son accesibles, sin embargo, a través de canales fluviales: el río Paraná, en el caso de Paraguay, y varios ríos navegables, para el caso de los países europeos.

COMPARACION ENTRE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DISPONIBLES

RECORRIDO: de (origen) a (destino)											
MERCANCIA A TRANSPORTAR PLAZO LIMITE DE ENTREGA AL COMPRADOR											
MEDIO DE TRANSPORTE	COSTE DEL TRANSPORTE	PRECIO DEL EMBALAJE NECESARIO	PRIMICIA DE SEGUROS	COSTES DE MANGUO	FICHAS DE SALIDA	FECHAS DE LLEGADA	DÍAS DURACIÓN DEL TRANSPORTE	FRECUENCIA DEL SERVICIO	CARGAS MÍNIMA Y MÁXIMA ACEPTADAS	OTRAS CONSIDERACIONES (*)	CONVENIENCIA GLOBAL
1. VIA MARITIMA a) Buques de compañías en Conferencias b) Buques de compañías fuera de Conferencia c) Buques-tramp											
2. VIA TERRESTRE a) Carretera b) Ferrocarril c) Transporte combinado											
3. VIA AEREA a) Vuelos regulares b) Vuelos irregulares											

(*) Considerar: Coste de la documentación precisa, valores en aduanas de la mercancía transportada C. I. F., intereses del capital inmovilizado durante el período de transporte (tanto en existencias como, por ejemplo, en camiones propios), costes portuarios, derechos de aeropuerto y costes de almacenaje en origen y destino, y las consideraciones derivadas de la naturaleza del producto o mercancía a transportar.

Para comparar los precios del transporte según las diferentes vías posibles (Cuadro 26), hay que considerar que las equivalencias volumétricas de los pesos no suelen ser las mismas para todos los medios de transporte. Las equivalencias que se utilizan más corrientemente son:

TRANSPORTE	EQUIVALENCIAS APLICADAS ENTRE PESOS Y VOLÚMENES	
Marítimo	Tonelada larga (*), de 2.240 libras, equivalente a 1.016 kilogramos.	40 pies ³ , equivalentes a 1,13 metros ³ .
Carretera	Tonelada métrica, de 1.000 kilogramos, equivalente a 2.205 libras.	2,3-2,8 metros ³ , equivalentes a 80-100 pies ³ .
Ferrocarril	Tonelada métrica, de 1.000 kilogramos, equivalente a 2.205 libras.	4 metros ³ equivalentes a 141 pies ³ .
Aéreo	Tonelada métrica, de 1.000 kilogramos, equivalente a 2.205 libras.	7 metros ³ , equivalentes a 247 pies ³ .

(*) Algunas compañías utilizan la tonelada corta de 2.000 libras.

Para calcular el precio del transporte de una mercancía se deben hacer los cálculos tanto de acuerdo con su peso como con su volumen. La tarifa aplicada será la mayor que resulte de ambas alternativas. Cargas más pesadas que el agua suelen pagar por peso, y menos pesadas que el agua por volumen, pero no siempre.

El transporte marítimo suele ser el más barato, pero para algunas mercancías a granel muy livianas el transporte por ferrocarril es menos caro que el marítimo o el realizado por carretera.

A N E X O : H

LA ELECCIÓN DE LA CLÁUSULA APROPIADA. La utilización de uno u otro tipo de cláusula para la concertación de contratos internacionales de compraventa depende de una serie de factores que el exportador debe sopesar antes de llegar a realizar su oferta al comprador extranjero. Los compradores, generalmente, prefieren recibir cotizaciones en forma de que el precio incluya la mayoría de los costes precisos para aproximar la mercancía al punto de consumo o de utilización, pero el exportador debe ver si está capacitado para, de acuerdo con su experiencia, aproximar por sí solo esta mercancía.

Las cláusulas «ENTREGA LIBRE» y «SOBRE MUELLE» no se aconsejan más que en los casos en que el exportador disponga en el país de destino de una red propia de ventas o de agentes o representantes que puedan entenderse con las autoridades locales y garantizar la obtención de las licencias de importación y todos los papeles necesarios para poder llegar a despachar la mercancía en la aduana de destino.

Las cláusulas C.I.F. y C. & F. suelen usarla los exportadores experimentados en vender al extranjero y tratar con las compañías marítimas internacionales, de las que pueden obtener, a veces, fletes reducidos por «fidelidad» y garantía de un buen acomodo de las mercancías en las bodegas.

Las empresas que exportan poco suelen preferir ofrecer cotizaciones F. O. T. o F. O. R. en transporte terrestre y F. A. S. o F. O. B. en marítimo, lo cual les permite poder realizar las gestiones y gastos a las que vienen obligadas por la cláusula contractual, dentro de su propio territorio nacional.

La condición «EN FABRICA», en la que suele aplicarse el precio interior menos los descuentos de exportación (si los hubiera), la suelen solicitar las oficinas de compra en el país de firmas extranjeras. Muchos fabricantes que venden sus productos a comerciantes exportadores nacionales o a grandes comerciantes importadores extranjeros la aplican también.

En los casos en que haya que pasar oferta de productos a compradores extranjeros que se suponga no están experimentados en las cuestiones de importación, se recomienda el empleo de cotizaciones con cláusula C. I. F., por el hecho de que estos importadores sólo suelen «saber moverse» en relación a las gestiones que les quedarán por realizar desde que el barco transportista llegue al puerto de su país hasta poner la mercancía comprada en su propio almacén. Importadores de este tipo suelen desechar ofertas bajo cláusulas F. A. S. o F. O. B. por no saber compararlas con otra oferta C. I. F. que puedan recibir o por no saber calcular los gastos adicionales en los que tendrán que llegar a incurrir para poder usar las mercancías compradas. Para ventas de este tipo resultaría aún mejor poder ofrecer precios con cláusulas «ENTREGA LIBRE» en el almacén designado por el comprador, pero ello no se recomienda más que en los casos en que, como se señalaba antes, se disponga de un representante o de un agente de confianza que pueda realizar con éxito todas las operaciones de importación y de transporte en el país de destino.

H. OBLIGACIONES DE LAS PARTES SEGÚN LAS CLÁUSULAS F. O. B., C. I. F., F. O. T. Y F. O. R. — En el Cuadro 23 se recoge la parte de los INCOTERMS 1953 que hace referencia a las obligaciones respectivas que los contratos establecidos bajo las cláusulas F. O. B. o C. I. F. comportan para exportador (vendedor) y para importador (comprador). Las dos son las más usuales en las operaciones que se realizan por vía marítima.

El exportador que ofrezca una cotización F. O. B. a clientes norteamericanos o, incluso, a clientes de algunos países latinoamericanos, debe mostrarse precavido en relación a lo que el comprador entienda por F. O. B., pues según las «Definiciones Revisadas para el Comercio Exterior Norteamericano 1941», son varias las interpretaciones que se le pueden dar a la expresión F. O. B., por ejemplo:

- F. O. B. Car (Franco sobre camión).
- F. O. B. Wagon (Franco sobre tren).
- F. O. B. sobre muelle en el puerto de origen.
- F. O. B. Vessel (Franco a bordo).
- F. O. B. sobre muelle en puerto de descarga.
- F. O. B. en el punto del país de destino.

Por esta razón tendrá que especificar siempre, para que el acuerdo sea total: F. O. B. (puerto de embarque), INCOTERMS 1953, o bien F. O. B. VESSEL (puerto de embarque), que es su equivalente según las definiciones norteamericanas (15). (El Cuadro 22 recoge estas diferencias terminológicas existentes entre los INCOTERMS y las Definiciones Norteamericanas.

Para el caso de exportaciones realizadas por vía terrestre, es frecuente la utilización de la cláusula Franco Vagón, equivalente a las cláusulas inglesas F. O. R. (transporte por ferrocarril) y F. O. T. (transporte por carretera). Las respectivas obligaciones que ella origina para vendedor y comprador figuran en el Cuadro 23 bis.

En algunos casos se utiliza también la cláusula «Flete o porte pagado hasta» (freight or carriage paid to) (indicando punto de destino), por la que el exportador se compromete a «expedir las mercancías, a su costa, en la fecha fijada o dentro del plazo estipulado, al punto de entrega convenido o usual, en donde se hará cargo de ellas un primer porteador». La cláusula se emplea para el transporte terrestre, pero no se excluye su uso en el caso de transporte fluvial interior.

Otra cláusula, también de tipo terrestre, que se utiliza es la denominada «Entregado en frontera» (delivered at frontier) (indicando lugar convenido en la frontera). El vendedor asume los riesgos y cubre los gastos hasta depositar la mercancía, a disposición del comprador, en el punto de frontera convenido. Los aranceles de exportación, si los hay, corren a cuenta del exportador, pero no los de importación en el país de destino, que debe pagarlos el comprador junto al resto de los gastos a partir de este momento.

(15) El texto completo castellano de las «Definiciones revisadas sobre el Comercio Extranjero Norteamericano» se incluye en la II Parte de la Publicación del Centro Interamericano de Promoción de Exportaciones: «Definición de las Condiciones de Venta en Comercio Exterior»: Bogotá, 1970, 77 páginas, 1,50 US. \$.

OBLIGACIONES DE LAS PARTES (INCOTERMS 1953)*

EN UNA OPERACIÓN CONCERTADA F. O. B.
EL VENDEDOR (EXPORTADOR) DEBE:

1. Enviar las mercancías de acuerdo con los términos del contrato de compraventa, así como todos los documentos exigidos en dicho contrato en prueba de conformidad.
2. Entregar las mercancías a bordo del buque designado por el comprador, en el puerto de embarque convenido, según la forma habitual en dicho puerto, en la fecha estipulada o dentro del plazo fijado, y avisar al comprador, sin pérdida de tiempo, de que las mercancías han sido entregadas a bordo del buque.
3. Obtener, por su cuenta y riesgo, las licencias de exportación o cualquier otra autorización administrativa que resulte necesaria para exportar las mercancías.
4. A reserva de lo dispuesto en los números 3 y 4 del apartado relativo a las obligaciones del comprador en las operaciones F. O. B., el vendedor deberá sufragar todos los gastos y asumir todos los riesgos de las mercancías hasta el momento en que efectivamente hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque designado, con inclusión de cualesquiera impuestos, tasas o cargas de exportación, así como también los gastos derivados de los trámites que haya que realizar para cargar las mercancías a bordo del buque.
5. Proporcionar, por su cuenta, el embalaje habitual de las mercancías, salvo que en ese determinado tráfico mercantil exista la costumbre de embarcar las mercancías sin embalar.
6. Sufragar los gastos derivados de las operaciones de verificación (como

EN UNA OPERACIÓN CONCERTADA C. I. F.
EL VENDEDOR (EXPORTADOR) DEBE:

1. Enviar las mercancías de acuerdo con los términos del contrato de compraventa, así como todos los documentos exigidos en dicho contrato, en prueba de conformidad.
2. Contratar a su costa, y en las condiciones usuales, el transporte de las mercancías hasta el puerto de destino convenido, y por la ruta habitual, en un buque trasatlántico (que no sea un velero) del tipo normalmente empleado para transportar las mercancías del género de las descritas en el contrato; deberá, asimismo, pagar los fletes y gastos de descarga de las mercancías en el puerto de desembarque que puedan cobrar las líneas regulares de navegación en el momento de cargarlas en el puerto de embarque.
3. Obtener, por su cuenta y riesgo, las licencias de exportación o cualquier otra autorización administrativa que resulte necesaria para exportar las mercancías.
4. Cargar las mercancías, a su costa, a bordo del buque, en el puerto de embarque, en la fecha fijada o dentro del período, en un plazo razonable, y notificar al comprador, sin pérdida de tiempo, que las mercancías han sido cargadas a bordo del buque.
5. Obtener, por su cuenta y con carácter transferible, una póliza de seguro marítimo que cubra los riesgos de transporte a que da lugar el contrato. El seguro deberá ser contratado con aseguradores o compañías de seguro de buena reputación, en las condiciones F. P. A., debiendo cubrir el precio C. I. F. más un 10 por 100 adicional; si es posible obtenerla, el

las de control de calidad, medida, peso, recuento) que resulten necesarias para entregar las mercancías.

7. Proporcionar, por su cuenta, el documento limpio habitual que pruebe que las mercancías han sido entregadas a bordo del buque designado.

8. Facilitar al comprador, siempre que éste lo pida y lo pague (véase el núm. 6 de las obligaciones del comprador C. I. F.), el certificado de origen.

9. Prestar al comprador, siempre que éste así lo solicite y corra con los riesgos y gastos, toda la ayuda necesaria para obtener el conocimiento de embarque y cualquier otro documento, salvo los mencionados en el número anterior, expedido en el país de procedencia y/o de origen, y que aquél pueda necesitar para importar la mercancía en el país de destino (y cuando sea necesario, para su tránsito por terceros países).

seguro se concertará en la moneda del contrato.

Salvo estipulación en contrario, los riesgos del transporte no incluirán riesgos especiales de un tráfico determinado o que el comprador desee asegurar por separado. Entre esos riesgos especiales, que deben ser objeto de acuerdo expreso entre vendedor y comprador figuran los de robo, pillaje, derrame, rotura, desconchado, condensación, contacto con otras mercancías y otros riesgos peculiares de un determinado tráfico.

A petición del comprador y por cuenta de éste, el vendedor concertará un seguro contra riesgos de guerra en la moneda del contrato, si es posible obtenerla.

6. A reserva de lo dispuesto en el número 4 del apartado relativo a las obligaciones del comprador en una operación C. I. F. el vendedor debe asumir los riesgos de las mercancías hasta el momento en que éstas hayan efectivamente sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.

7. Facilitar al comprador por su cuenta, sin pérdida de tiempo, un conocimiento de embarque limpio y negociable para el puerto de destino convenido, así como también la factura de las mercancías embarcadas y la póliza de seguros; o bien, si la póliza no está disponible en el momento de presentar los documentos, un certificado de seguros expedido por los aseguradores y que conceda al portador del mismo idénticos derechos que los que tendría de estar en posesión de la póliza; el certificado reproducirá las cláusulas fundamentales de la póliza. El conocimiento de embarque debe amparar las mercancías contratadas, estar fechado dentro del período convenido para el embarque y permitir la entrega de dichas mercancías al comprador o su representante autorizado mediante endoso o cualquier otra fórmula. Dicho conocimiento de embarque debe incluir todos los ejemplares de los conocimientos «a bordo» o «embarcados», o bien ser un conocimiento «recibido para embarque», debidamente endosado por la Compañía naviera en prueba de que las mercancías se encuentran a

(*) El texto de las obligaciones de las partes en los contratos F. O. B. y C. I. F. es reproducción de la versión oficial castellana aprobada por la Cámara de Comercio Internacional de los INCOTERMS 1953. (Editado por el Consejo Superior de Camaras de Comercio, Industria y Navegación de España, Madrid, 1969, 50 pesetas.) Ediciones en inglés-francés-alemán pueden obtenerse de la Cámara de Comercio Internacional; 38 cours Albert I.^{er}; París. (Documento número 16.)

bordo del buque. El fletado debe llevar una fecha comprendida dentro del período de embarque estipulado. Si el conocimiento de embarque hace referencia a la póliza de fletamiento, el vendedor deberá también facilitar una copia de este último documento. (Vid. concepto Conocimiento de embarque limpio en 11.3.)

8. Proporcionar, por su cuenta, el embalaje habitual de las mercancías, salvo que, en ese determinado tráfico mercantil, exista la costumbre de embarcar las mercancías sin embalar.

9. Sufragar los gastos derivados de las operaciones de verificación (como las de control de calidad, de medida, de peso, de recuento) que resulten necesarias para cargar las mercancías.

10. Pagar los derechos e impuestos que deban satisfacer las mercancías hasta el momento de ser cargadas, incluyendo los impuestos, tasas o gastos derivados de la exportación, así como también los derivados de los trámites que haya que realizar para cargar las mercancías a bordo del buque.

11. Facilitar al comprador, siempre que éste lo pida y lo pague (vid. el núm. 5 de las obligaciones del comprador en las obligaciones C. I. F.) el certificado de origen y la factura consular.

12. Prestar al comprador, siempre que éste así lo solicite y corra con los riesgos y gastos, toda la ayuda necesaria para obtener cualquier documento, salvo los mencionados en el número anterior, expedido en el país de procedencia y/o de origen y que aquél pueda necesitar para importar las mercancías en el país de destino (y, cuando sea necesario, para su tránsito por terceros países).

**EN UNA OPERACIÓN CONCERTADA F. O. B.
EL COMPRADOR (IMPORTADOR) DEBE:**

1. Fletar un buque o reservar a bordo de un buque el espacio necesario, todo ello por su cuenta, y avisar al vendedor, a su debido tiempo, del nombre del buque, del lugar de carga y de las fechas de entrega de las mercancías al buque.
2. Sufragar todos los gastos y asu-

**EN UNA OPERACIÓN CONCERTADA C. I. F.
EL COMPRADOR (IMPORTADOR) DEBE:**

1. Aceptar los documentos cuando se los presente el vendedor, si están de acuerdo con lo estipulado en el contrato de compraventa, y pagar el precio convenido.
2. Recibir las mercancías en el puerto de destino convenido y, con excepción del flete y el seguro marítimo,

mir todos los riesgos de las mercancías desde el momento en que hayan efectivamente sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque estipulado y pagar el precio convenido.

3. Para el caso de que el buque designado por él no haya llegado en la fecha fijada o dentro del período convenido, o no haya podido embarcar las mercancías o haya terminado de cargar antes de la fecha fijada o del término del período convenido, sufragar todos los gastos adicionales y asumir los riesgos de las mercancías desde la fecha de expiración del período convenido, siempre que las mercancías hubieren sido debidamente especificadas, es decir, claramente separadas o identificadas de cualquier otra forma que indique que se trata de las mercancías objeto del contrato.

4. Si no ha designado el buque a tiempo, o si habiéndose reservado un plazo para hacerse cargo de las mercancías y/o, el derecho a escoger el puerto de embarque, no hubiere dado instrucciones detalladas a su debido tiempo, sufragar los consiguientes gastos adicionales y asumir todos los riesgos de las mercancías desde la fecha de expiración del período convenido para la entrega, siempre que las mercancías hubieren sido debidamente especificadas, es decir, claramente separadas o identificadas de cualquier otra forma que indique que se trata de las mercancías objeto del contrato.

5. Sufragar los gastos que haya que realizar para obtener el conocimiento de embarque en el caso previsto en el número 9 de las obligaciones del vendedor en las operaciones F. O. B.

6. Sufragar todos los gastos que haya que realizar para obtener los documentos mencionados en los números 8 y 9 de las obligaciones F. O. B. del vendedor, incluyendo los correspondientes certificados de origen y documentos consulares.

pagar todos los gastos que hayan producido las mercancías durante el transporte por mar hasta su llegada al puerto de destino, así como también los gastos de descarga, incluidos los de gabarraje y muellaje, a menos que esos gastos hubieren quedado incluidos en el flete o los hubiera cobrado la Compañía de navegación en el momento de pagar el flete.

Caso de que se concierte el seguro contra riesgos de guerra, éste correrá a cuenta del comprador.

Si la compraventa lleva la cláusula «C. I. F. puesta en muelle», los gastos de descarga, con inclusión de los de gabarraje y muellaje, serán de cuenta del vendedor.

3. Asumir los riesgos de las mercancías desde el momento en que éstas hayan, efectivamente, sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.

4. Si habiéndose reservado un período de tiempo para hacer embarcar las mercancías y/o el derecho a escoger el puerto de destino no hubiere dado instrucciones a su debido tiempo soportar los consiguientes gastos adicionales y asumir los riesgos de las mercancías desde la fecha de expiración del período fijado para el embarque, siempre que las mercancías hubieren sido debidamente especificadas, es decir, claramente separadas o identificadas de cualquier otra forma que indique que se trata de las mercancías objeto del contrato.

5. Sufragar los gastos que haya que realizar para obtener el certificado de origen y los documentos consulares.

6. Sufragar todos los gastos que haya que realizar para obtener los documentos mencionados en el número 12 de las obligaciones C. I. F. del vendedor.

7. Pagar los derechos arancelarios y cualesquiera otros derechos e impuestos exigibles en el momento de la importación o a consecuencia de la misma.

8. Obtener y facilitar, por su cuenta y riesgo, las licencias o permisos de importación o documentos similares que resulten necesarios para importar las mercancías.

OBLIGACIONES DE LAS PARTES (INCOTERMS 1959)

EN UNA OPERACIÓN CONCERTADA FRANCO VAGÓN EL VENDEDOR (EXPORTADOR) DEBE:

1. Enviar las mercancías de acuerdo con los términos del contrato de compraventa, así como todos los documentos exigidos, en dicho contrato, en prueba de conformidad.

2. Cuando se trate de mercancías que constituyan la carga completa de un vagón o pesen lo suficiente como para beneficiarse de las tarifas aplicables a los cargamentos en vagón, reservar, a su debido tiempo, un vagón del tipo y dimensión adecuados, equipado, en su caso, con encerados, y cargarlo a su costa, en la fecha o plazo fijados. El vagón lo reservará y cargará de acuerdo con las normas de la estación de expedición.

3. Si se trata de mercancías que no constituyan la carga completa de un vagón o no pesen lo suficiente como para beneficiarse de las tarifas aplicables a los cargamentos en vagón, entregar las mercancías en depósito, en la fecha o plazo fijados, a la estación de ferrocarril del lugar de expedición, o bien, si a ello da derecho el correspondiente flete, cargarlas en vehículo proporcionado por el ferrocarril, a menos que las normas de la estación de expedición le obliguen a cargar las mercancías en el vagón (*).

Se entiende, sin embargo, que, de existir varias estaciones en el lugar de expedición, el vendedor escogerá la que más le convenga, siempre que habitualmente dicha estación acepte transportar mercancías al lugar indicado por el comprador y a menos que este último se haya reservado el derecho a escoger la estación de expedición.

4. A reserva de lo dispuesto en el número 5 del apartado dedicado a las obligaciones del comprador, sufragar todos los gastos y asumir todos los riesgos de las mercancías hasta el momento en que el vagón cargado se haya entregado en depósito a la estación de ferrocarril, o bien, en el caso previsto en el anterior número 3, hasta que las mercancías hayan sido entregadas en depósito al ferrocarril.

5. Proporcionar, por su cuenta, el embalaje habitual de las mercancías, salvo que, en ese determinado tráfico mercantil, exista la costumbre de enviar las mercancías sin embalar.

6. Sufragar los gastos derivados de las operaciones de verificación (como las de control de calidad, de medida, de peso, de recuento) que haya que realizar para cargar las mercancías o para entregarlas en depósito al ferrocarril.

EN UNA OPERACIÓN CONCERTADA FRANCO VAGÓN EL COMPRADOR (IMPORTADOR) DEBE:

1. Dar al vendedor, a su debido tiempo, las instrucciones necesarias para el envío de las mercancías.

2. Hacerse cargo de las mercancías a partir del momento en que hayan sido entregadas en depósito al ferrocarril y pagar el precio convenido.

3. Sufragar todos los gastos y asumir todos los riesgos de las mercancías (y hasta, en su caso, pagar el alquiler de los encerados) a partir del momento en que el vagón en el que se han cargado las mercancías haya sido entregado en depósito al ferrocarril, o bien, en el caso previsto en el número 3 del apartado dedicado a las obligaciones del vendedor, a partir del momento en que se hayan entregado las mercancías en depósito al ferrocarril.

4. Pagar los eventuales derechos arancelarios e impuestos de exportación.

5. En los casos en que se haya reservado un plazo para dar al vendedor instrucciones para el envío de las mercancías y/o el derecho a escoger el lugar de carga, y si no hubiese dado instrucciones a tiempo, sufragar los consiguientes gastos adicionales y asumir los riesgos de las mercancías, a partir del momento en que expira el plazo fijado y siempre que las mercancías hubieren sido debidamente especificadas, es decir, claramente separadas o identificadas de cualquier otra forma que indique que se trata de las mercancías objeto del contrato.

6. Sufragar todos los gastos que haya que realizar para obtener los documentos mencionados en los números 9 y 10 del apartado referente a las obligaciones del vendedor, incluyendo los correspondientes a certificados de origen y tasas consulares.

7. Avisar, sin pérdida de tiempo, al comprador de que se han cargado las mercancías o entregado en depósito al ferrocarril.

8. Si es costumbre, facilitar, por su cuenta, al comprador la carta usual de porte.

9. Facilitar al comprador, siempre que éste lo pida y lo pague (véase el número 6 del apartado dedicado a las obligaciones del comprador), el certificado de origen.

10. Prestar al comprador, siempre que éste así lo solicite y corra con los riesgos y gastos, toda la ayuda necesaria para obtener los documentos expedidos en el país de procedencia y/o de origen, y que aquél pueda necesitar para exportar y/o importar las mercancías (y, cuando sea necesario, para su tránsito por terceros países).

(*) La cláusula Franco Vagón se aplica analógicamente a los casos de transporte por carretera.

13.0 BIBLIOGRAFIA

1. Sistema Moderno de Procesamiento de Datos
R. Arnold, H. C. Hill, A. V. Nichols
Ed. Limusa W.
2. Ciencias de la Computación
Presser, Cárdenas, Marín. Vol. I y II
Ed. Limusa W.
3. Aplicaciones en tiempo real
M. Blackman
Ed. Limusa W.
4. Introducción a la Informática
De la Mora y otros
Ed. Trillas
5. Introducción a la Informática
Rafael Aréchiga
Ed. Limusa
6. Análisis de Sistemas en Empresas
J. Graham
Ed. Kapeluz
7. Análisis Estadístico
Ya-Lun-Chow
Ed. Interamericana
8. Introducción al Estudio del Trabajo
O.I.T.
Ed. Oficina Internacional del Trabajo

9. Manual de Trámites Administrativos de Importación y Exportación del Sector Público
Ed. I.M.C.E.
10. Guía del Exportador Mexicano
Ed. I.M.C.E.
11. Comité de Importaciones del Sector Público
Ed. I.M.C.E.
12. Guía de Trámites de Importación
Ed. Secretaría de Comercio
13. La Exportación y los Mercados Internacionales
Francisco Granel
Ed. Hispano Europea
Barcelona - España

14.0 GLOSARIO DE TERMINOS

Archivo: Conjunto de registros relacionados bajo una misma estructura y que son tratados como unidad.

Aduana: Administración del Gobierno Federal que recibe y centraliza legalmente todo lo concerniente a importaciones y exportaciones.

Agente Aduanal: Nombre asignado a un organismo privado que tiene las facultades legales para gestionar importaciones y exportaciones adquiridas por un comprador o vendedor.

Agente Embarcador: Sociedad legalmente dotada para efectuar trámites de embarques no adquiridos por ella.

Arancel de Aduanas: Término que se refiere a una serie de derechos a cuyo pago están sujetos los artículos extranjeros cuando entran en el territorio aduanero nacional.

Campo: Grupo de caracteres (letras, símbolos, etc.), relacionados que se tratan como unidad en la computadora.

Ciclograma: Registro de la trayectoria de un movimiento habitualmente trazado por una fuente continua de luz en una fotografía.

Comercio Internacional: Término asociado a las diversas transacciones de mercancías que efectúan los países del mundo bajo causas y acuerdos legales.

Comercio Interior: Concepto referido a las transacciones mercantiles internas de un país.

Comercio de Embarque: Prueba del contrato marítimo, donde se fijan las condiciones de éste.

Cursograma: Diagrama en que la sucesión de hechos se representa mediante símbolos especiales que ayudan a hacerse una imagen mental de un procedimiento con el objeto de examinarlo y perfeccionarlo.

Dato: Término general que se utiliza para denotar cualquier hecho, número, letra o símbolo; hechos que se refieren o describen un objeto o idea.

Diagrama: Término aplicado a la representación de una idea o concepto mediante símbolos o dibujos.

Documento Alimentario: Documento diseñado para fines de captura de datos por computadora.

Documento Fuente: Documento referido al registro de datos que representan una actividad o procedimiento.

Entrada: Término utilizado como elemento de la definición de un sistema para procesamiento de datos. Es el correspondiente a todos los medios que se introducen al computador con fines de obtener información sistematizada.

Embarque: Concepto que implica la acción de poner en los medios aéreos, marítimos o terrestres determinado artículo o mercancía con el fin de hacerlo llegar a un determinado destino con todas las normas y seguridades que el comercio exterior implique.

Exportación: Término que hace referencia a la salida legalizada de artículos y mercancías de un país, que al ser adquiridas por otro adquieren el carácter de Importación

- Flujograma de Procedimientos:** Término aplicado a una gráfica que permite observar procedimientos de alguna actividad específica.
- Gatt:** Siglas inglesas que aluden al Acuerdo General sobre los Aranceles y Comercio.
- Guía Aérea:** Documento no negociable que formaliza el contrato de transporte aéreo de mercancías.
- Incoterms:** Abreviación del inglés que hace referencia a los tipos de cláusulas desde el punto de vista cotización, aplicadas al comercio internacional (e incluso nacional).
- Importación:** Término asociado a productos que se introducen legalmente a un país y que fueron adquiridos en otro.
- Listado:** Concepto que se utiliza en el procesamiento de datos para designar a la información sistematizada bajo un formato previsto.
- Módulo:** Término que hace referencia a un elemento de un todo que puede definirse o suprimirse con Flexibilidad.
- Monograma:** Representación de un concepto o idea por medio de figuras.
- o.i.t.:** Siglas que hacen referencia a la Organización Internacional del Trabajo.
- Pancarta:** Término referido a un procedimiento técnico dentro del Diseño de Sistemas.
- Ped:** Siglas que se derivan de: Procesamiento Electrónico de Datos.

- Pedimento Aduanal:** Documento del gobierno federal que permite solicitar el reconocimiento aduanero de mercancías a importar, presentando éste a la aduana de despacho correspondiente.
- Pnb:** Concepto que hace referencia a la suma del total de la inversión pública y privada y del consumo público y privado que se han realizado en un país durante un año.
- Procedimientos fuera de línea:** Término referido a todos los procedimientos que se encuentran fuera de la acción directa de un computador.
- Procedimientos en línea:** Término referido a todos los procedimientos que se encuentran dentro de la acción directa de un computador.
- Proceso:** Término asociado al elemento estructural que conforma o define a un sistema.
- Registro:** Colección de datos que se relacionan entre sí y que se tratan como unidad.
- Ronda Dillon-Kennedy:** Conferencia sobre aranceles, sexta en el orden, finalizada en 1967.
- Ronda de Tokyo:** Conferencia sobre aranceles circunscripto al GATT, negociada desde 1973.
- Salida:** Concepto que se asocia a uno de los elementos que conforman un sistema.
- SECOM:** Abreviación de la Secretaría de Comercio.
- S.H.C.P.:** Abreviación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Simograma: Gráfica que indica la acción mutua de sucesos relacionados entre sí, bajo la consideración del tiempo.

Sistema: Concepto que une estructuralmente a los elementos: Entrada, Proceso, Salida.

Sistema de Información: Sistema de comunicación cuyo objeto es brindar mecanismos de información con la finalidad de tomar decisiones.