

16
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

"COMO UTILIZAR EL TRANSPORTE AEREO PARA EXPORTAR"

SEMINARIO DE INVESTIGACION ADMINISTRATIVA QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN ADMINISTRACION PRESENTAN SANDRA E. BARBA VASQUEZ ERENDIRA STRAFFON GARCIA ROJAS SILVIA E. TETUAN URBINA

ASESOR DEL SEMINARIO: L.A.E. LUIS FERNANDO RUILOBA P.



MEXICO, D. F.

1987

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



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.

Gracias a Dios por guiarme y cuidarme siempre.

Este trabajo lo dedico:

A una gran mujer que durante toda mi vida ha estado a mi lado; de manera incondicional, de la cual solo he recibido su cariño, su apoyo, su comprensión y su AMOR; ya que todo lo que he realizado ha sido gracias a su esfuerzo. ! Gracias Mamá !

A mi Padre; por haber sido un gran hombre que me brindó su apoyo, ayuda y comprensión; por haberme enseñado entre muchas otras cosas que solo se tiene una oportunidad en la vida mientras se es honesto consigo mismo. Donde quiera que te encuentres siempre te recuerdo con amor y cariño.

A mi abuelita; por su amor, ayuda y comprensión ; por ser un gran ejemplo a seguir.

A mis tíos y primos por su apoyo moral y su ayuda. En especial a la Fam. García Rojas Vassallo, Gracias.

Al Ing. Gabriel Garcia Rojas Vassallo; Por su apoyo, su invaluable ayuda y los interminables detalles que ha tenido para conmigo y mi familia de la manera más noble, limpia y honesta tal como es él.

Al Lic. Rogelio Rueda de León O.; Por su inagotable bondad, apoyo, comprensión y amor.

A todos y cada uno de mis profesores, particularmente a la Profesora Ma. Cristina Bolaños, quién me enseñó a leer y a escribir, y a todos porque gracias a ellos he logrado una de mis más grandes metas.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, ya que sin ella no hubiera logrado un gran sueño, el cual ahora se convierte en realidad.

A todos ellos GRACIAS.
ERENDIRA STRAZZONI GARCIA ROJAS

Lic. Luis Fernando Rulloba P.

Deseamos expresarle nuestra más sincera gratitud por su paciencia, orientación y apoyo que nos llevo a consolidar una de nuestras más grandes ilusiones, ya que sin su ayuda no hubiera sido posible.

Silvia, Eréndira y Sandra.

Seminario de Investigación

"COMO UTILIZAR EL TRANSPORTE AÉREO PARA EXPORTAR"

ÍNDICE

CAPITULO 1

1. Introducción

1.1. Antecedentes de la carga aérea

1.1.2. Antecedentes de la carga aérea en el mundo

1.1.3. Antecedentes de la carga aérea en México

1.1.4. Infraestructura en México: Aeropuertos y Líneas Aéreas que operan

CAPITULO 2

2. Función y papel que representan los Organismos Internacionales en esta actividad

2.1. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo, función y papel que representa

2.2. Federación Internacional de las Asociaciones de Transportadores de Carga, función y papel que representa

CAPITULO 3

3. Transporte Aéreo de Carga

3.1. Concepto

3.2. Importancia de la transportación de carga aérea

3.3. Ventajas

3.4. Desventajas

3.5. Segmentos que son atractivos para los medios de transporte de carga

3.6. Pallets y Contenedores

3.7. Figuras representativas en el proceso de exportación aérea

3.7.1. Agente de Carga

3.7.2. Agente Aduanal

3.7.3. Almacén Fiscal Línea Aérea

3.8. Documentos

3.8.1. Instrucciones de embarque

3.8.2. Guía aérea

3.8.3. Otros documentos

3.9. Empaque, embalaje etiquetas y marcas

3.10. Tarifas y Cargos

- 3.10.1. Tipos de tarifas
- 3.10.2. Cálculo del peso/ volumen
- 3.10.3. Cargos adicionales

3.11. Seguros de carga

3.12. Formas de pago del flete aéreo

- 3.12.1. Por cobrar
- 3.12.2. Pre-pagado
- 3.12.3. Fijación del tipo de cambio
- 3.12.4. El contrato de transporte de carga aérea

CAPITULO 4

4. Proceso General de Exportación vía aérea

5. Conclusiones

6. Recomendaciones

7. Bibliografía

8. Anexos

- 8.1. Características de las aeronaves
- 8.2. Terminología en el transporte de carga aérea
- 8.3. Claves de los aeropuertos más importantes en el Comercio Exterior de México

1. INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo para exportar productos mexicanos, en 1997, es el de menor participación en el movimiento de carga total, no obstante que ha mostrado una importante dinámica desde 1991, las tendencias indican que la carga aérea tendrá un crecimiento importante en la próxima década, y si se crean las condiciones propicias, en términos de infraestructura, procesos y regulación su participación en la carga total deberá aumentar.

El transporte aéreo desempeña un papel importante en el desarrollo social y económico de nuestro país ya que permite por un lado, la integración de los diferentes núcleos de población, sectores y regiones, y por otro la expansión productiva tanto industrial como comercial y particularmente la turística. Además promueve la vinculación de nuestro país con el exterior.

Si consideramos la importancia que representa para el comercio exterior el traslado de mercancías por tiempo y costos, se puede apreciar que el transporte es imprescindible y determinante para la complementación del ciclo de comercialización, pues hace llegar a su destino las mercancías, y en el caso del transporte aéreo, éste se ocupa de las que requieren un tratamiento especial, ya sea por su naturaleza, valor o destino cuando el transporte terrestre o marítimo no resulte conveniente.

El objetivo principal al realizar esta investigación es proporcionarle al exportador una visión más amplia al emplear el Transporte aéreo en sus exportaciones ya que la información que existe referente a este tema ha sido publicada en forma parcial e incluso en idiomas distintos al español.

En la presente investigación se encontrarán algunos términos en idioma inglés, que con toda intención se mencionan así, ya que son los términos internacionales oficiales, y que toda persona que se refiera a la carga aérea debe manejar, sin embargo se emplea en casi todos los casos la traducción correcta en español.

Se describe paso a paso como se exporta por avión, cuales son los conceptos mínimos que debe conocer el exportador, los costos que se incurren al transportar su mercancía vía aérea, así como el papel y función que representan los organismos internacionales y nacionales relacionados con esta actividad.

De tal manera, se espera proporcionar la suficiente información al exportador en cuanto al uso del transporte aéreo para exportar.

1.1. Antecedentes de la carga aérea

La necesidad de trasladar bienes, surge en el momento mismo en que se comenzaron a intercambiar productos entre sociedades productoras y consumidoras en lo inicios del comercio; desde entonces se considera al transporte como un servicio que viene a culminar en muchas ocasiones en el proceso de comercialización.

Debido a que ninguna nación es capaz de desarrollarse independientemente ni alejada comercialmente de otras naciones, el transporte de carga, en el proceso de comercialización, tiene vital importancia en el traslado de materias primas o productos semifabricados y manufacturados.

El hombre a través del tiempo ha creado e inventado los medios de transporte que conforman en conjunto, sistemas que actualmente son las arterias del mundo, teniendo siempre un continuo afán de perfeccionarlos, logrando así el transporte aéreo.

El transporte de carga aérea es, hoy en día, la culminación **especializada** para la movilización rápida de ciertos bienes y productos que requieren menor tiempo y servicio especial.

1.1.2. Antecedentes de la carga aérea en el mundo

Antes de la Primera Guerra Mundial, muchos países, comenzaron a ver en el avión la solución para transportar pasajeros, correo y carga. Los primeros aviones en países como Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y Alemania, apenas transportaban un pasajero además del piloto por lo que no contaban con espacio para el transporte de carga. Cuando era necesario transportar algún cargamento, éste se amarraba en las alas de los aviones o, muchas veces, se colocaba bajo las piernas del piloto, como un asiento.

"Al finalizar la Primera Guerra se comenzaron a utilizar los aviones de la fuerza aérea para realizar transporte aéreo comercial en pequeña escala. Los primeros servicios de transporte aéreo comercial se establecieron en Europa, pero los vuelos estaban limitados por la reducida capacidad de alcance de los aviones. El transporte internacional de carga entre dos naciones se llevó a cabo por primera vez en 1919 mediante un servicio regular entre las capitales de Francia e Inglaterra: París y Londres.

En Europa, la compañía KLM inició operaciones de vuelos para carga sin itinerario fijo el 7 de octubre de 1919, y el 17 de mayo de 1920 se realizó el primer vuelo de itinerario a Londres desde Holanda.

En esa misma época se fundaron las que en la actualidad son las grandes empresas de transporte aéreo; como KLM, de Holanda; SABENA, de Bélgica; AVIANCA, de Colombia; QANTAS, de Australia; MEXICANA DE AVIACIÓN, de México; AIR EXPRESS, de Estados Unidos.”¹

Para el transporte aéreo de carga la Segunda Guerra Mundial fue un hecho impulsor por el cual se fabricaron aviones más grandes y eficaces con lo que se logró el acercamiento de los países y los hizo más accesibles para el hombre; además, incrementó los niveles de vida, abrió infinidad de mercados a nuevos productos y en general, aumentó el intercambio mundial de bienes y servicios.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, las líneas volvieron a establecer sus rutas comerciales al tratar de penetrar en los mercados mundiales, lo cual permitió lograr grandes progresos tanto comerciales como tecnológicos.

El deseo posterior fue la construcción de aviones especializados en el transporte de carga, por lo que las Líneas Aéreas implementaron un servicio mucho más amplio y con mayores capacidades; uno de los primeros diseños fue el "British Bristol Freighter" que podía ser adaptado para transportar automóviles para cruzar el Canal de la Mancha.

Otro de los aviones que se comercializó, fue el Hercules de Lockheed que fue construido por las fuerzas armadas para el aterrizaje en pistas cortas y sin mucha preparación.

Posteriormente con la aparición del DC-8 y el B-707 (capacidad de 35 a 46 toneladas) de tipo cargueros, se pudieron transportar embarques de dimensiones mucho más grandes; asimismo, el CL-44 fabricado en Canadá, hizo su aparición dando buenos resultados (capacidad aproximada para 25 toneladas).

En el interior de cada país el transporte aéreo de carga se empezó a utilizar de acuerdo con las necesidades de comunicación y accesibilidad.

¹ Ortega, A. Gabriel, Carga Aérea, México. Trillas, pág. 7.

1.1.3. Antecedentes de la carga aérea en México

"A pesar de que la aviación en general durante la Primera Guerra Mundial fue conservadora en cuanto a su desarrollo; en México uno de las actividades pioneras en el transporte aéreo y adelantándose al resto del mundo, fue con el fin de transportar correspondencia el 6 de julio de 1917 como parte de un programa que llevó al cabo la Fuerza Aérea Mexicana para adiestrar a sus pilotos en vuelos a distancia. Se considera pionera ya que en Estados Unidos no llegó a efectuarse un vuelo con un propósito similar sino hasta el 23 de septiembre de 1917."²

Posteriormente, ya terminada la Primera Guerra Mundial el transporte de carga aérea se utilizó para llevar los sueldos de los trabajadores petroleros en la ruta de Tuxpan a Tampico, después de haber experimentado algunos desafortunados acontecimientos cuando se enviaba por vía terrestre.

Entre las muchas cosas que la Primera Guerra Mundial le heredó a la paz del año 1918 había muchos aviones en mal estado y un pequeño ejército de aviadores sin empleo que en cuestión de meses forman pequeños circos aéreos.

Fue hasta 1928 que se inició el transporte de carga y correo regular, y para 1929, en un Ford Trimotor, se pudieron transportar 180 Kilos de carga y correo.

La aviación comercial mexicana consiguió consolidarse entre los años 1928 y 1950 estando en operación 49 Líneas Aéreas, siendo las principales: Compañía Mexicana de Aviación, Aerovías Guest, Aeronaves de México, Líneas Aéreas Mexicanas, aumentando cada vez mas la carga manejada por aire.

En los últimos veinte años el manejo de la carga aérea en México, ha tenido un desarrollo muy importante y una dinámica acelerada, convirtiéndose en participante activo en la economía mundial.

² Esparza, Rafael, Historia de las Comunicaciones y Transportes en México "La Aviación", S.C.T., México, 1987, pág. 85 y 86.

Sin embargo, la actual situación económica, ha impactado en dos sentidos a la Industria nacional y por consiguiente a las empresas, es decir, por un lado las mercancías mexicanas se han abaratado en los mercados internacionales, reflejando un incremento en el flujo exportador, provocando indirectamente una mayor demanda en la transportación aérea; pero por otro lado, las importaciones de insumos tales como equipo para modernizar la planta productiva de las Líneas Aéreas, se han visto disminuidas de manera sensible, provocando efectos negativos en sus ingresos.

1.1.4. Infraestructura en México: Aeropuertos y Líneas Aéreas que operan actualmente

Para que el transporte de carga aérea pueda desarrollarse con eficiencia y dinamismo es necesario entre otras cosas, contar con una adecuada infraestructura aeroportuaria, así como servicios auxiliares de alto nivel de calidad y competitividad.

Sin embargo, se reconoce que en algunos aeropuertos existen limitaciones de capacidad en edificios terminales, instalaciones para el manejo de carga aérea, pistas y calles de rodaje, así como rezagos en conservación y mantenimiento.

Es por esto que en la presente administración pública, se ha planteado la necesidad de transformar a los aeropuertos del país, mediante la instrumentación de un nuevo modelo de organización institucional que facilite y promueva la creciente inversión que se requiere en lo mismos y tiende a mejorar su funcionamiento y administración.

En México, la operación y administración de aeropuertos, corre a cargo del Organismo Público Descentralizado "Aeropuertos y Servicios Auxiliares" (ASA), que se creó en junio de 1965 con la finalidad de modernizar el conjunto aeroportuario y coadyuvar al desarrollo de la Aviación Comercial y General.

Ante el acelerado crecimiento y avance tecnológico observado en la aviación comercial, caracterizado por la introducción de aeronaves de mayor capacidad y desplazamiento, la infraestructura aeroportuaria y nacional ha tenido que adecuarse a dichas condiciones, mejorando y ampliando sus instalaciones para estar acorde con la creciente demanda.

En el año de su creación, el patrimonio de ASA se integró con 34 aeropuertos. La cobertura de sus servicios se extendía a las principales ciudades metropolitanas y otras estrategias para el desarrollo regional, polos fronterizos con Estados Unidos, y algunos centros turísticos.

En la década de los 80's, se dio atención especial al desarrollo aeroportuario en ciudades de importancia media, con vista de apoyar el crecimiento industrial y comercial del país. Durante casi 30 años, se ha construido en promedio, un aeropuerto cada año, de tal manera que a la fecha, se cuenta con una de las redes por país más importantes a nivel mundial.

La infraestructura aeroportuaria de ASA cuenta ahora en 1997 con 58 terminales aéreas y 4 estaciones de combustible.

De los 58 aeropuertos, 42 de ellos ofrecen servicios doméstico e internacional y los 16 restantes, solamente operan a nivel nacional.

Además, se tienen en la red una cantidad considerable en vuelos "Charters".

Servicios Aeroportuarios.

Para atender el volumen de tráfico en toda la red, ASA, proporciona servicios de aterrizaje y despegue; de estacionamiento y pernocta para aeronaves; suministro de combustible, abordadores mecánicos, servicios de asistencia en tierra o servicio de rampa y lo relativo a la seguridad de los pasajeros.

En relación al movimiento de carga quien proporciona estos servicios es la empresa SEAT, cuyas siglas significan Servicios de Apoyo en Tierra, los servicios que ofrece en relación a la carga varía dependiendo la naturaleza de la operación, estos servicios se otorgan con base a paquetes establecidos, los cuales incluyen el personal y equipo necesario para las maniobras en rampa de direccionamiento, posicionamiento, carga y descarga, traslado de la carga a la aduana y viceversa sin ingreso o trámites aduanales, servicios de aterrizaje, estacionamiento, pernocta etc.

Movimiento Aeroportuario.

El aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ocupa el primer lugar en la República Mexicana, al atender el 50% del total del movimiento de carga. La otra mitad se distribuye de la siguiente manera: Guadalajara 11%, Mérida 6%, Monterrey 2.5%, Tijuana y Culiacán un poco más de 2%. El 20% restante es atendido en los otros aeropuertos de la red.

"En el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la proporción de carga atendida, es de 45% nacional y 55% internacional.

Por lo que se refiere a las perspectivas del movimiento de carga, para el año 2000 en el país se prevé del orden de 400,000 toneladas y para el 2010 alrededor de 600,000, es decir, el doble de lo que actualmente se atiende.”³

En la actualidad, el Gobierno Federal analiza la posibilidad de mejorar la infraestructura y calidad de servicio con la participación del sector privado. Las obras inherentes, podrían darse en diversas unidades que conforman la actividad aeroportuaria. Estas unidades pueden clasificarse en dos grupos, el primero los servicios al pasajero, la segunda y las terminales de carga, las cuales pueden ser consideradas ya como unidades de negociaciones operativas.

Se estima que durante la presente administración alrededor de 70% de las inversiones en los aeropuertos, se conciliarán a través de capital privado.

En México la mayoría de Líneas Aéreas para vuelos internacionales en su mayoría son extranjeras. A continuación en los siguientes cuadros se detallan algunos de éstos vuelos que operan desde México y desde Guadalajara hacia Estados Unidos, Canadá, Europa, Centroamérica, Sudamérica, Asia, Oceanía y África.

Para su mejor comprensión se describe a continuación el significado de cada columna:

La columna “Línea Aérea” se tiene el nombre de uso comercial de la Línea Aérea; en la columna “Vuelo Directo” se expresa el primer destino sin escalas al que se dirigen dichas Líneas Aéreas, en la siguiente columna “Frecuencia” se detalla con los números 1, 2,3,4,5,6,7, los días en que las distintas Líneas Aéreas vuelan a los destinos expresados en la columna “Vuelo Directo”, entendiendo como 1 al día Lunes, 2 el día Martes, 3 el día Miércoles, 4 el día Jueves, 5 el día Viernes, 6 el día Sábado y 7 el día Domingo, en la columna “Equipo” se detallarán los distintos modelos de aviones a utilizar en la transportación de mercancías, los cuales se podrá analizar su capacidad y dimensiones en anexo 8.1 al final del presente trabajo de investigación.

³ Seminario; El Transporte de Carga Aérea como Soporte al Comercio Exterior de México, MEXCORP.

Desde la Ciudad de Guadalupe hacia Estados Unidos:

Línea Aérea	Vuelo Directo	Frecuencia	Equipo
American Airlines	Los Angeles Dallas DFW	1,2,3,4,5,6,7 1,2,3,4,5,6,7	MD80 MD80
Continental	Houston	1,2,3,4,5,6,7	B737-500
Amerijet	Miami	1,3,6	727-200 Carguero
Delta Airlines	Los Angeles	1,2,3,4,5,6,7	727-200 Carguero
DHL	Houston	1,2,3,4,5,6	727-100 Carguero
FEDEX	Memphis	1,2,3,4,5	727-200 Carguero
UPS	Dallas DFW	1,2,3,4	727-100 Carguero

⁴ Nota: 1= Lunes, 2= Martes, 3= Miércoles, 4= Jueves, 5= Viernes, 6= Sábado, 7= Domingo
Fuente: Itinerarios, Octubre 1996. Distintas Líneas Aéreas.

⁴ Fuente: Itinerarios, Octubre 1996 de las distintas Líneas Aéreas.

Desde la Ciudad de México hacia Estados Unidos:

Línea Aérea	Vuelo Directo	Frecuencia	Equipo
American Airlines	Dallas DFW	1,2,3,4,5,6,7	MD80
	Miami	1,2,3,4,5,6,7	757-200
	Chicago	1,2,3,4,5,6,7	757-200
Continental	Houston	1,2,3,4,5,6,7	B737
	Newark	1,2,3,4,5,6,7	B737
	Memphis	1,2,3,4,5,6,7	B737
Amerijet	Miami	2,4,7	727-100
Airfrance	Houston	3,7	340airbus 747 carga
Delta Airlines	Los Angeles	1,2,3,4,5,6,7	757-200
	Dallas DFW	1,2,3,4,5,6,7	757-200
	Atlanta	1,2,3,4,5,6,7	757-200
	Newark	1,2,3,4,5,6,7	757-200
DHL	Houston	1,2,3,4,5,6,7	727-100 Carguero
FEDEX	Memphis	1,2,3,4,5,6,7	727-100
Mas Air	Miami	4,7	DC8 Carguero
United Airlines	Chicago	1,2,3,4,5,6,7	A 320
	Los Angeles	1,2,3,4,5,6,7	737 A-320
	Miami	1,2,3,4,5,6,7	A-320
	Washington	1,2,3,4,5,6,7	A-320
	San Francisco	1,2,3,4,5,6,7	A-320
UPS	SDF	1,2,3,4,5,6,7	727-100

Nota: 1= Lunes, 2= Martes, 3= Miércoles, 4= Jueves, 5= Viernes, 6= Sábado, 7= Domingo
Fuente: Itinerarios, Octubre 1998. Distintas Líneas Aéreas.

Desde la Ciudad de México hacia Canadá:

Línea Aérea	Vuelo Directo	Frecuencia	Equipo
Canadian Airlines	Toronto	1,2,3,4,5,6,	A-320
DHL	Via Houston	1,2,3,4,5,6,7	727-100
Federal Express	Via Memphis	1,2,3,4,5,6,7	727-100
Japan Airlines	Vancouver	2,5	747
UPS	St Luisville	1,2,3,4,5,6,7	727-100
Aeromexpress	Via Chicago	7	727-100

Nota: 1= Lunes, 2= Martes, 3= Miércoles, 4= Jueves, 5= Viernes, 6= Sábado, 7= Domingo
Fuente: Itinerarios, Octubre 1996. Distintas Líneas Aéreas.

Desde la Ciudad de México hacia Europa:

Línea Aérea	Vuelo Directo	Frecuencia	Equipo
Lufthansa	VIA Frankfurt	2,5,6	Boeing 747-C Boeing 747-P
Air France	París	2,3,4,5,6,7	340 Airbus 747 Carguero
KLM	Amsterdam	2,5,6,7	Boeing747-400
British Airways	Londres	2,4,6	Boeing 747-400
Martinair	Amsterdam	1	MD11Carguero
CargoLux	Via Seattle a Luxemburgo	2	747-400 Carguero
Aeromexpress	Madrid, París	3,5,6	727 Carguero

Nota: 1= Lunes, 2= Martes, 3= Miércoles, 4= Jueves, 5= Viernes, 6= Sábado, 7= Domingo
Fuente: Itinerarios, Octubre 1996. Distintas Líneas Aéreas.

Desde la Ciudad de México hacia Centroamérica:

Línea Aérea	Vuelo Directo	Frecuencia	Equipo
Aviateca	Guatemala	1,2,3,4,5,6,7	B737-300
Copa	Panamá	1,2,3,4,5,6,7	B737-200
KLM	Guatemala	2,5,6,7	B747-100
Mexicana	Guatemala	1,2,3,4,5,6,7	B727
Lacsa	San José C.	1,2,3,4,5,6,7	AIRBUS 320

Nota: 1= Lunes, 2= Martes, 3= Miércoles, 4= Jueves, 5= Viernes, 6= Sábado, 7= Domingo
Fuente: Itinerarios, Octubre 1996. Distintas Líneas Aéreas.

Desde la Ciudad de México hacia Sudamérica:

Línea Aérea	Vuelo Directo	Frecuencia	Equipo
Lan Chile	Santiago de Chile	Carguero:1,4 Pax: 1,3,4,6	DC 8 B767/PAX
Avianca	Bogotá	367	Boeing 757
Varig	Bogotá Rio de Janeiro Sao Paulo Manaos	4 1,2,4,6 1,2,4,6 6	Boeing 767
Avensa	Caracas	1,2,3,4,5,6,7	Boeing 737
Lloyd Aero Boliviano	Panamá Santa Cruz Buenos Aires	1,4,6	Boeing 737
Copa	Panamá	1,2,3,4,5,6,7	Boeing 737

Nota: 1= Lunes, 2= Martes, 3= Miércoles, 4= Jueves, 5= Viernes, 6= Sábado, 7= Domingo
Fuente: Itinerarios, Octubre 1996. Distintas Líneas Aéreas.

Desde la Ciudad de México hacia Asia:

Línea Aérea	Vuelo Directo	Frecuencia	Equipo
Korean Air	Via Los Ángeles convenios interlineales con Aeroméxico y Mexicana Los Angeles-Tokio	1,3,6,7 1,3,6,7 Carguero: 3 Pax:1,2,3,4,5,6,7	727 Carguero 747-200 Carguero MD11 A320
Japan Airlines	Tokio	2,5	747-PAX

Nota: 1= Lunes, 2= Martes, 3= Miércoles, 4= Jueves, 5= Viernes, 6= Sábado, 7= Domingo
Fuente: Itinerarios, Octubre 1996. Distintas Líneas Aéreas.

Desde la Ciudad de México hacia África:

Línea Aérea	Vuelo Directo	Frecuencia	Equipo
British Airways	Via Londres	2,4,6	Boeing 747-400
Lufthansa	Via Frankfurt	2,5,6	Boeing 747-C Boeing 747-P
Air France	Via París	2,3,4,5,6,7	340 Airbus 747 Carguero

Nota: 1= Lunes, 2= Martes, 3= Miércoles, 4= Jueves, 5= Viernes, 6= Sábado, 7= Domingo
Fuente: Itinerarios, Octubre 1996. Distintas Líneas Aéreas.

2. FUNCIÓN Y PAPEL QUE REPRESENTAN LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES EN ESTA ACTIVIDAD

El transporte aéreo de carga actualmente esta regido principalmente por estándares internacionales, los cuales han dado la pauta a seguir en los últimos años en lo que se refiere al Transporte Aéreo.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), es sin duda el organismo internacional que ejerce mayor influencia en este transporte, ya que ha sido pionera en establecer estándares, procedimientos y reglas a seguir para el transporte aéreo, tanto de pasajeros como de carga; además de ser reconocida mundialmente por la mayoría de las Líneas Aéreas, y Agentes de carga en el mundo.

Otro organismo es FIATA, el cual establece influencia principalmente sobre los Agentes de carga, conocidos como "Forwarders", aunque también dentro de sus agremiados se encuentran transportistas marítimos, terrestres y aéreos.

2.1. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) función y papel que representa

La International Air Transport Association (IATA) ejerce gran influencia en el transporte de carga por Avión, esta asociación, representa a la mayoría de las aerolíneas para la reglamentación de ciertos procedimientos relacionados con ellas mismas.

"Sus miembros cargan con la tarea de elaborar las reglamentaciones relativas al tráfico aéreo tanto doméstico e internacional".⁵

IATA provee los medios a sus agremiados, para obtener una solución que va más allá de una sola empresa o compañía, ya que muchas de estas empresas ofrecen servicios combinando rutas entre las Líneas Aéreas.

IATA asegura altos estándares de operación en cualquier lugar, practicas de negocios convenientes e idóneos para las aerolíneas y sus Agentes, las tarifas y cargos mas bajos posibles, los cuales se traducen en una economía optima para las empresas que prefieren sus servicios.

⁵ Instituto de Capacitación Internacional de Carga Aérea, "Manual Básico de Carga Aérea Internacional", México, 1995, pág. 1.

" Fue fundada en el año de 1945 con el objeto de:

** Ayudar de manera anticipada, a resolver los problemas aparejados a la expansión de los servicios aéreos civiles que surgieron después de la Segunda Guerra Mundial.*

** Promover un transporte aéreo seguro, regular y económico para beneficio de la gente en el mundo, nutrir el comercio aéreo y estudiar los medios conectados con este.*

** Por la colaboración de las empresas aéreas, agrupar a las empresas relacionadas directa o indirectamente con los servicios de transportación internacional.*

** Cooperar con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI-ICAO) y con otras organizaciones internacionales.*

*Como organización, la integración a IATA es voluntaria, no exclusiva, no política y democrática."*⁶

Son miembros activos de IATA las aerolíneas que tienen operaciones internacionales. Las Líneas Aéreas domesticas son miembros asociados así como las llamadas Agencias de carga o Consolidadoras de carga.

IATA tiene dos oficinas principales que están localizadas en Montreal Canadá y Ginebra Suiza. La representación en México esta en Reforma No. 76 piso 17, Col. Juárez.

Las aerolíneas han creado a través de la red de IATA, una estandarización de formas, procedimientos, manejos y arreglos. Estas formas y procedimientos han sido, en lo posible, adaptados al procesamiento de datos por medio de computadoras y teletipos.

Se han llevado a cabo arreglos interlineales para el manejo de la carga entre dos o más Líneas Aéreas, a los que se pueden suscribir transportistas aéreos y marítimos que no pertenecen a IATA, que aseguran el intercambio de tráfico rápido y fácil entre las líneas transportistas.

En lo que México se refiere IATA regula, a sus Líneas Aéreas asociadas que representan más del 95% de la Líneas Aéreas que operan actualmente en el país, además de regular las actividades de sus miembros asociados.

⁶ ibídem, pág. 1 y 2.

En el siguiente cuadro IATA clasifica con fines de identificación a cada una de las líneas aéreas por prefijo (columna prefijo), clave siendo ésta letras tomadas del mismo nombre de la Línea Aérea casi siempre (columna clave) y el nombre de la Línea Aérea (columna Línea Aérea); el nombre de las Líneas Aéreas está expresado por su nombre comercial, que es el más usado en la actividad de carga aérea.

IATA LÍNEAS AÉREAS PARTICIPANTES EN MÉXICO

Fuente: IATA México, 1996

PREFIJO	CLAVE	LÍNEA
001	AA	AMERICAN AIRLINES
005	CO	CONTINENTAL AIRLINES
006	DL	DELTA AIRLINES
016	UA	UNITED AIRLINES
018	CP	CANADIAN AIRLINES
020	LH	LUFTHANSA CARGO
023	FM	FEDERAL EXPRESS
037	US	US AIR
042	RG	VARIG
044	AR	AEROLÍNEAS ARGENTINAS
045	LA	LAN CHILE
057	AF	AIR FRANCE
* 074	KL	KLM
075	IB	IBERIA
125	BA	BRITISH AIRWAYS
128	VE	AVENSA
131	JL	JAPAN AIRLINES
132	MX	MEXICANA DE AVIACIÓN
133	LR	LACSA
134	AV	AVIANCA
139	AM	AEROMÉXICO
202	TA	TACA
230	CM	COPA
*232	MH	MALAYSIA AIRLINES
240	GU	AVIATECA
341	EU	ECUATORIANA
423	DH	DHL
527	L3	LADECO
810	JH	AMERIJET
838	GD	TAESA
865	MY	MAS AIR
976	QO	AEROMEXPRESS
987	P4	PACIF

*Nota:

- 1.- Korean Air, Lloyd Aeroboliviano y UPS son Líneas Aéreas que operan en México y están afiliadas a IATA - Mundial, pero no participan en IATA-México, por lo que no aparecen en esta lista.
- 2.- KLM es considerado para IATA como participante parcial, ya que se apega parcialmente a sus lineamientos y estándares.

2.2. Federación Internacional de las Asociaciones de Transportadores de Carga (FIATA) Papel y Función que Representa

"La Federación Internacional de las Asociaciones de Transportadores de Carga es la organización de estas asociaciones y firmas individuales, transportistas a través de todo el mundo.

*Su nombre se deriva de las siglas francesas *Federacion Internationale des Associations de Transitaires Assimiles.*"⁷*

FIATA fue fundada en Viena en el año de 1926 para enfrentar los problemas que surgieron de la expansión de la industria transportista, sus miembros asociados se constituyen de firmas transportadoras individuales en países donde no existen asociaciones nacionales y empresas relativas, incluyendo autoridades portuarias y aeroportuarias, las que no son miembros de asociaciones nacionales, en total FIATA es activa en los 5 continentes y representa, aproximadamente 35,000 empresas involucradas en el transporte y manejo de mercancías en 130 países.

FIATA es una organización no lucrativa cuya meta es asociar las organizaciones nacionales de transporte o Agentes de carga y profesiones relativas en varios países con el propósito de proteger los intereses y el negocio de transportación de nivel internacional.

FIATA tiene su sede en Zurich, Suiza.

⁷ Montero, Rosa María, Diplomado en Transporte de Mercancías, Módulo Transporte Aéreo, México, Colegio Holandés, Septiembre 1996.

3. TRANSPORTE DE CARGA AÉREA

3.1. Concepto

La IATA considera carga al equivalente de "mercancía" y significa "... cualquier cosa transportada o destinada a ser transportada en una aeronave: no se considera carga al correo o cualquier otro tipo de mercancía transportada bajo términos de una convención postal internacional, o el equipaje (incluyendo efectos personales que acompañan al pasajero), o propiedades del transportista; sin embargo, se considera carga el equipaje no acompañado amparado por un conocimiento aéreo."⁸

"Carga aérea significa todos los bienes que se transportan en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje de pasajeros. Las Líneas Aéreas utilizan el término Carga Aérea en sentido más amplio en relación con toda mercancía (flete, envíos por expreso y correo) que se transporte por vía aérea salvo el equipaje."⁹

Por lo anterior, se dice que la carga aérea es considerada como todas aquellas mercancías o bienes que su transportación se realice por vía aérea, refiriéndonos a cualquier tipo de artículos que por la gran diversificación de la industria, son de una extensa variedad: maquinaria, productos electrónicos, textiles y sus manufacturas, animales vivos, productos percederos, químicos, etc.

⁸ International Air Transport Association, The Air Cargo Tariff TACT Normas, México, Publicado por International Airline Publications B.V., 1996, pág. 6.

⁹ Organización de Aviación Civil Internacional, Manual de Reglamentación de Transporte Aéreo Internacional, México, 1996, pág. 4.5-1.

3.2. Importancia de la transportación de carga aérea

Quando se habla de la importancia en el movimiento de carga por avión se hace referencia a la labor del exportador por posicionar su producto en un mercado más competitivo y que obtenga un margen de ganancia que cumpla sus expectativas; el mercado interno en México en la mayoría de los casos se torna complicado. Debido a que el proceso de comercialización en México con el mundo ha sufrido muchos tropiezos, por un lado a consecuencia de las presiones económicas, devaluaciones de nuestra moneda y en general por la situación política que vive nuestro país y por otro lado, las barreras internacionales que hemos sufrido en los últimos años.

Para elegir el medio para transportar la mercancía es un proceso de asimilación que comprende analizar por parte del exportador su propias expectativas, las expectativas de su cliente en el extranjero, tipo de mercancía y características del producto.

El Transporte Aéreo ha significado en los últimos años, en el Comercio Internacional, el resultado de los esfuerzos tecnológicos, un proceso que ha dejado de ser solamente el de transportar pasajeros sino también carga. En México el porcentaje de los exportadores que utilizan el transporte aéreo es mínimo, las mercancías que se transportan por avión son por lo general productos perecederos, mercancía considerada como valiosa, mercancía que por sus características es considerada para el embarcador con carácter de urgente, y con amplio margen de ganancia, etc.

El avión al transportar rápidamente las mercancías ha agilizado el proceso de compra-venta, beneficiándose así la empresa exportadora, ya que al recuperar de alguna forma más rápida su dinero, le permite tener un mejor flujo de efectivo permitiéndole así poder invertir nuevamente e incrementar su utilidad.

Para el exportador el servicio de carga aérea genera entre otros beneficios, como ya se menciono una reducción considerable en los costos de distribución de cualquier empresa, dando como resultado el desarrollo y crecimiento de la misma que a su vez constituye una vía eficaz para abrir nuevos mercados y ampliar los ya existentes, todo esto sin necesidad de realizar cuantiosas inversiones. De igual forma ayuda a mejorar el abastecimiento a los clientes manteniendo así una constante presencia de los productos mexicanos en el mercado internacional, obteniendo una mayor competitividad.

3. 3. Ventajas

Sin duda alguna, la manera más fácil y más rápida de transportar mercancías es la vía aérea, principalmente si se toma en cuenta que algunos países no tienen litorales para que sus mercancías puedan llegar por vía marítima a sus destinos finales. A continuación se analizarán las ventajas con que cuenta este tipo de transporte de carga.

• Rapidez

El tiempo de transportación de la carga es considerablemente menor a cualquier otro tipo de transporte, tomando lo anterior como base, se pueden lograr economías desde el momento del embalaje, almacenamiento, distribución y hasta la comercialización de las mercancías.

La rapidez con que se puede transportar la carga permite la movilización de perecederos con bastante confiabilidad, cuanto más perecedero sea el producto y cuanto mayor valor tenga, tanto más importancia cobra el factor tiempo en el transporte.

Teniendo rapidez en el transporte de mercancías se logra realizar una entrega regular y concertada de los productos semi elaborados, el cliente obtiene beneficios adicionales pudiendo reducir costos por cada día ahorrado en el transporte.

• Embalajes

Durante la transportación de mercancías por avión, se realizan transbordos y movimientos dentro del avión que se considera de bajo impacto, en todos los casos no se compara con el manejo que se realiza en otros transportes, por lo que el embalaje de la mercancía dentro del avión no requiere de materiales pesados y resistentes, que finalmente incrementa el peso y volumen de la mercancía afectando así la tarifa de transporte y por lo tanto el costo del producto. *"Las cajas de madera y tablas cruzadas pueden ser sustituidas por cajas de cartón, y si la mercancía lo requiere se utiliza alguna base de madera o poliestireno con una tapa de plástico."*¹⁰

¹⁰ Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT, Forum de Comercio Internacional (Revista), Chevalier Denis, "Interés del Transporte Aéreo para los Importadores", 3/1990 Julio-Septiembre, Volumen XXVI, pág. 6,7,8,9 y 32.

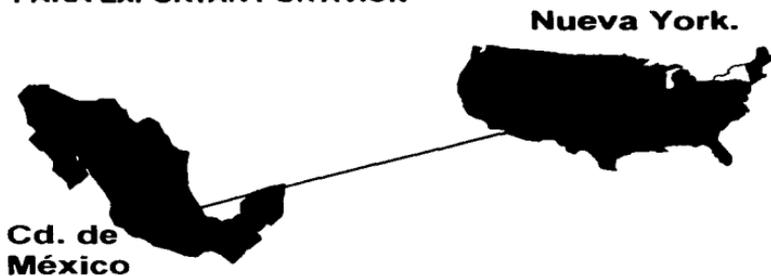
El transporte aéreo soluciona las necesidades de cada empresa en particular, otorgando servicio y tipo de embalaje necesario sobre características específicas del producto.

• **Transporte hasta el punto de salida**

Los aeropuertos, puntos de salida de la mercancía en el transporte aéreo, suelen estar localizados a poca distancia de los centros comerciales en el mundo, considerando esto como una ventaja para garantizar una pronta salida de las mercancías hacia su destino final.

Tratándose de países que no cuentan con litorales, estos se ven obligados a enviar sus productos a través de varios transportes hasta llegar a su punto de salida final, teniendo durante este proceso riesgos considerables en el manejo de las mercancías a causa de transbordos, por lo que el transporte aéreo en estos casos suele ser el más seguro y confiable.

**EL FACTOR TIEMPO COMO VENTAJA
PARA EXPORTAR POR AVIÓN**



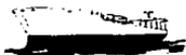
4 horas



4 días



7 días



9 días

** Tiempos aproximados*

3.4. Desventajas

Al analizar el transporte aéreo es conveniente contemplar algunos de los puntos negativos para poder tener un enfoque objetivo en la decisión de la forma de transporte de mercancías.

- **Costo elevado**

Debido a la alta tecnología y a la infraestructura que se utiliza en el transporte aéreo el costo es elevado, así que la decisión de la forma de transporte que deberán usar las mercancías, dependerá mucho de las características de los productos y las condiciones comerciales de los mismos.

- **Capacidad de carga limitada**

La capacidad de transporte en de una aeronave es limitada, por lo que no sirve para el transporte en grandes cantidades, debido a su estructura. Así que no se utiliza cuando el volumen de carga es alto.

- **Prohibiciones en productos peligrosos**

Las condiciones de seguridad de los vuelos impiden el transporte de productos prohibidos o sustancias peligrosas.

- **Derechos aduaneros más altos**

"Los derechos aduaneros son en muchos casos más altos que en comparación al transporte marítimo."

Ya que tratándose de productos comprados en condiciones de Costo, Seguro y Flete (CIF), los derechos aduaneros de importación se basan en el valor CIF, y como se ha mencionado anteriormente el costo del flete aéreo es elevado, por lo que incrementa así el valor CIF, es decir, como los fletes aéreos son mucho más altos que los marítimos, *"los derechos aduaneros son más elevados, para unos mismos productos, cuando llegan por avión."*¹¹

¹¹ *Ibidem*, pág. 7.

3.5. Segmentos que son atractivos para los medios de transporte.

Para elegir cual es el medio mas adecuado para transportar la mercancía, se debe de tomar en cuenta características propias de la mercancía, así como distancia, sensibilidad al tiempo, costo de oportunidad y servicios adicionales que proporciona el transporte y que son requeridas por el exportador.

A continuación se presenta una matriz donde se proporciona información general de cada uno de los transportes, los cuales sirven de base para tomar la decisión del tipo de transporte a utilizar.

Medio de transporte	Tipo de producto	Distancia	Sensibilidad al tiempo	Servicios adicionales.
Aérea	Carga general "ligera" Productos de alto valor.	Largas (mayores de 500 km.)	Alta (tiempos y velocidades altas son un factor vital para su éxito).	Enfocados a un servicio rápido y confiable " puerta puerta".
Marítima	Todo tipo de producto *	En general largas (mayores 700 km.) y distancias muy cortas en casos particulares	Baja.	Eficiencia se incrementa con integración a estaciones intermodales y tren de doble estiba.
Autotransporte	Carga general	Generalmente cortas, pero cubren cualquier distancia excepto rutas extremadamente largas (mayores de 1,000 km.)	Mediana (si es baja otros medios más baratos podrían utilizarse, si es alta se utilizaría vía aérea).	Disponibles en gran número, orientados hacia servicios como control de producto, reempaquetado, administración de inventarios, etc.
Ferrocarril	Principalmente pesada y de manejo complejo	Largas (mayores de 700 km.)	Baja-mediana (expuesta a muchos retrasos).	Poco disponibles orientados a la combinación de servicios, con subsidiarias y Autotransporte.

Nota: * En ocasiones puede escogerse vía aérea por razones de necesidades en tiempo más no por que los productos no sean aptos para la carga marítima.

Fuente: Conferencia del Seminario: "El transporte de Carga Aérea como soporte al Comercio Exterior de México" Ricardo Haneine, Julio 1995.

En la actualidad no existe prácticamente ninguna limitante para envío de cualquier tipo de carga a cualquier parte del mundo, aunque es común que por vía aérea principalmente se transporten los siguientes productos:

- Ropa.
- Equipo eléctrico, electrónico y sus partes.
- Maquinaria y sus partes.
- Impresos.
- Flores cortadas.
- Frutas y vegetales.
- Equipo fotográfico, médico y sus partes.
- Medicinas.
- Instrumentos de control, de medición y ópticos.
- Carne.
- Elementos y componentes químicos.
- Computadoras.

Muchos de estos productos son sensibles a las condiciones estacionales. Si no llegan con prontitud a su destino, pueden descomponerse o perder demanda provocando fuertes pérdidas a los exportadores. Es por esto que el transporte aéreo es el más confiable, rápido y seguro para los productos que son sensibles al tiempo.

3.6. Pallets y Contenedores

Dentro de la transportación por aviación existen limitaciones para transportar carga como ya se mencionó anteriormente, una de éstas limitaciones es el avión mismo ya que en otros casos, el peso o la capacidad de volumen de otros medios de transporte puede adaptarse a la demanda.

El uso de Contenedores y Pallets surgió con la necesidad de mejorar el manejo de grandes volúmenes de carga, agrupándolas en partidas que usualmente se llaman "ULD's", siendo sus siglas en inglés "Unit Load Device", su significado en español es Dispositivos Unitarios de Carga.

Un contenedor es un recipiente de dimensiones específicas determinadas por el tipo de avión al que se integran como parte de su estructura y se utiliza para deposita dentro de él, algún tipo de carga.

Los contenedores y los pallets hacen posible un servicio más rápido en manejo y documentación, cuando se embarcan en una sola unidad muchos paquetes pequeños, además disminuyen los riesgos del transporte, evitando las pérdidas por daños y robos obteniéndose ahorros en los costos.

Para las Líneas Aéreas los contenedores y pallets aceleran el manejo de la mercancía tanto en tierra como en el avión, ya que en ocasiones, durante el transporte de mercancías es necesario realizar transbordos en los que la mercancía se tiene que transferir de un avión a otro.

*"Los contenedores son cajas cuyo tamaño y contomo están estandarizados con base a convenios interlineales y acuerdos gubernamentales, su objetivo fundamental es servir como una unidad en la que se puedan guardar varios paquetes o cajas más pequeñas para protegerlas contra los principales riesgos de transporte; los contenedores pueden estar contruidos de metal ligero, fibra de vidrio, plástico, madera laminada o la combinación de estos elementos."*¹² Se encuentran regulados en la regla 3.10. del libro TACT (The Air Cargo Tariff) dicho libro es publicado por IATA y regula los aspectos más importantes en la Carga Aérea.

El diseño de los contenedores y paletas puede ser de acuerdo con los requerimientos y necesidades determinadas de las Líneas Aéreas o del embarcador, pero siempre apegándose a las especificaciones estándar que marca IATA.

Los ULD's por su fabricación pueden pertenecer o no a la aeronave, es decir que pertenecen a la Línea Aérea transportista y por lo tanto pertenecen a la aeronave, o fueron fabricados por terceros y que normalmente se apegan a los lineamientos IATA.

1) ULD's pertenecientes a la aeronave.

*"Son unidades adaptadas a los sistemas de carga y características de la aeronave."*¹³

Estos ULD's pueden pertenecer al transportista, es decir a la Línea Aérea, a los exportadores de carga o a agrupaciones dedicadas a compartir o arrendar estas unidades.

¹² Ortega, A. Gabriel, "Carga Aérea", Trillas. pág. 37.

¹³ I.A.T.A., The Air Cargo Tariff, General Rates Book, Abril 1996.

Existe una gran variedad de tipos de ULD's pueden cambiar sus dimensiones según el tipo de avión utilizado, como son:

a) Unidades de carga pertenecientes a la bodega principal (Maindeck Containers):

Son unidades designadas para ser transportadas en la sección de cabina de un avión carguero o en el compartimento de pasajeros de un avión mixto.

b) Unidades de carga pertenecientes a la bodega inferior (Lower Deck Containers):

Son unidades designadas para ser transportadas en el compartimento situado debajo de la cabina principalmente usadas normalmente en aviones de gran capacidad como: B747, B767, DC10, L1011, A310, A320.

2) ULD's no pertenecientes a la aeronave

Existen algunos ULD's que no pertenecen a la aeronave y que no se adaptan a los sistemas de la aeronave. Estas podrán ser transportadas siempre y cuando se apeguen a las especificaciones estándar que marca IATA y con un peso máximo de 227 kg., debiendo ser propiedad de los exportadores o de terceras partes, pero no de la Línea Aérea, para poder tener descuentos de la tarifa.

A continuación se detallarán las características de los contenedores y pallets:

Pallet de 20 pies



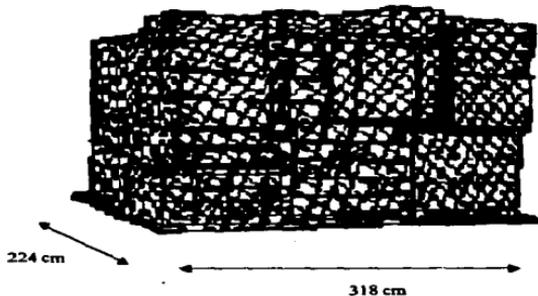
Volumen	33.2 m ³
Peso del pallet	500 kg.
Capacidad máxima de carga	10.840 kg.
Largo (medidas exteriores)	606 cm.
Ancho (medidas exteriores)	244 cm.
Área utilizable para carga	592 cm. x 230 cm.
Medidas internas en pulgadas	238 x 96

Pallet de 10 pies



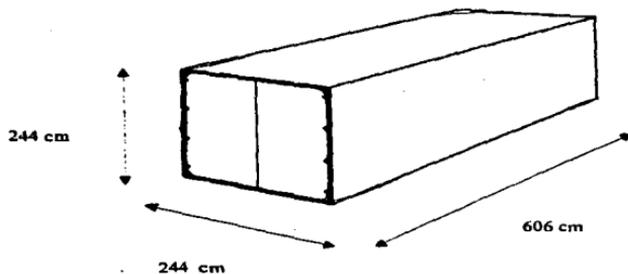
Volumen	De 12.8 a 21.5 m ³
Peso del pallet	100 kg.
Capacidad máxima de carga	6,704 kg.
Largo (medidas exteriores)	318 cm.
Ancho (medidas exteriores)	244 cm.
Area utilizable para carga	304 cm. x 230 cm.
Medidas internas en pulgadas	125 x 96

Pallet de cabina principal



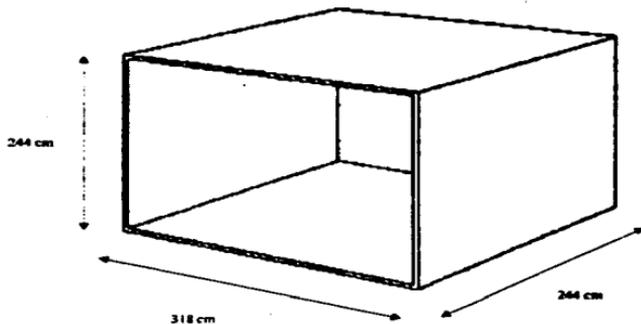
Volumen	10.10 a 16.0 m ³
Peso del pallet	100 kg.
Capacidad máxima de carga	6.704 kg.
Largo (medidas exteriores)	318 cm.
Ancho (medidas exteriores)	224 cm.
Área utilizable para carga	304 cm. x 210 cm.
Medidas internas en pulgadas	125 x 96

**Contenedor de cabina principal
20 pies**



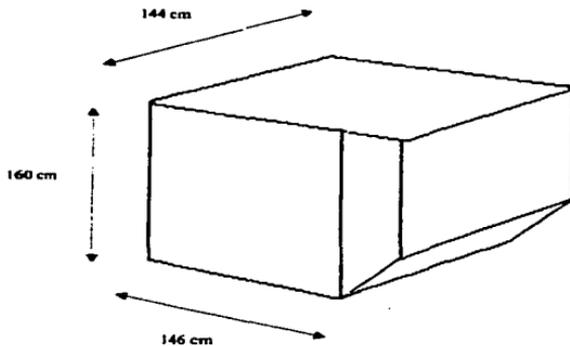
Volumen	33 m ³
Peso del pallet	1,000 kg.
Capacidad máxima de carga	10,340 kg.
Largo (medidas exteriores)	606 cm.
Ancho (medidas exteriores)	244 cm.
Alto (medidas exteriores)	244 cm.
Área utilizable para carga	594 cm. x 228 cm.
Medidas internas en pulgadas	258 x 99

Contenedor de 10 pies



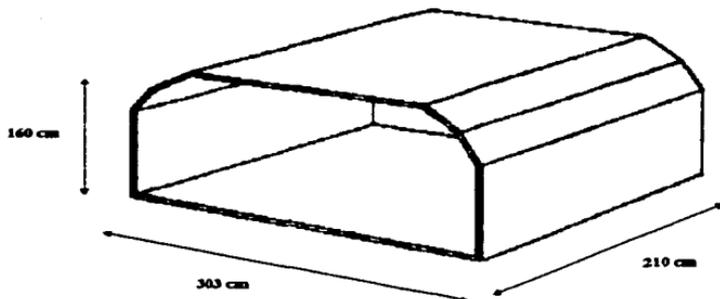
Volumen	16.4 m³
Peso del contenedor	255 kg.
Capacidad máxima de carga	6,549 kg.
Largo (medidas exteriores)	318 cm.
Ancho (medidas exteriores)	244 cm.
Área utilizable para carga	293 x 220 cm.
Medidas internas en pulgadas	125 x 96

Contenedor LD3



Volumen	3.8 m ³
Peso del contenedor	80 kg.
Capacidad máxima de carga	1,508 kg.
Largo (medidas exteriores)	156 cm.
Ancho (medidas exteriores)	153 cm.
Área utilizable para carga	146 x 144 cm.
Medidas internas en pulgadas	61.5 x 60.4

Contenedor LD7



Volumen	9,6 m ³
Peso del contenedor	225 kg.
Capacidad máxima de carga	5,808 kg.
Largo (medidas exteriores)	303 cm.
Ancho (medidas exteriores)	210 cm.
Alto (medidas exteriores)	160 cm.
Área utilizable para carga	29 x 200 x 153 cm.
Medidas internas en pulgadas	125 x 88

3.7. Figuras representativas en el proceso de exportación aérea.

En el proceso de exportación en México, existen figuras que directa o indirectamente intervienen en la actividad exportadora. Estas figuras son de gran importancia ya que el exportador recurre a ellas para enviar sus mercancías al extranjero, facilitándole en muchas ocasiones a cumplir con los requisitos para poder exportar exitosamente.

A continuación se mencionara las figuras más importantes dentro del proceso de exportación aérea tales como: Agente de Carga, Agente Aduanal y Almacén Fiscal de la Línea Aérea.

La intención al detallar las actividades de estas figuras, es que el exportador conozca y sepa a quien acudir al enviar su mercancía.

3.7.1. Agente de Carga.

Definición:

*"Un Agente de Carga es una persona física o moral, exportador de carga reconocido, para actuar como tal en nombre de las Líneas Aéreas."*¹⁴

Para convertirse en un Agente de Carga, el solicitante debe mostrar en forma clara su habilidad para desarrolle el negocio de carga aérea y poseer los recursos físicos y materiales necesarios para emprender la comercialización, manejo y documentación relacionado con las actividades.

*"Los Agentes de Carga proporcionan un servicio profesional en la planeación, proyecto, coordinación, control y dirección en todas las operaciones necesarias para efectuar el traslado nacional e internacional de la carga, así como los servicios complementarios al mismo, ante la banca, seguros, autoridades gubernamentales, etc., por cualquier medio de transporte o vía de comunicación."*¹⁵

¹⁴ Curso básico de carga Internacional, fuente: Instituto de Capacitación Internacional en Carga Aérea. México 1996.

¹⁵ Folleto de la Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMAC) 1996.

Ventajas:

"Utilizar los servicios de los Agentes de carga no incrementa las tarifas aéreas, ya que proporciona mayores opciones que si se contratara directamente con líneas de transporte, ya que la agencia de carga no depende exclusivamente de ellas.

Se obtienen mejores tarifas, beneficiando principalmente a los pequeños y medianos exportadores, ya que la Agencia de carga al consolidar la carga de uno o varios clientes incrementa el volumen y peso y con esto logra una mejor tarifa

Tener oportunidad de negociar mejores tarifas a las publicadas por las empresas de transporte con base a la oferta y la demanda del mercado.

Ofrecer un mayor número de servicios que los transportistas, pues coordinan aspectos que caen fuera de la competencia directa de estos, como lo son recolección, empaque, etiquetado, etc."¹⁶

Servicios que presta el Agente de Carga IATA

Para alcanzar lo anterior y estar siempre en posibilidades de proporcionar un servicio que ofrezca soluciones integrales a su empresa, los Agentes de Carga ponen a su disposición los siguientes servicios:

Servicios que ofrece un Agente de Carga



¹⁶ Ibidem

• **Para Exportación**

Recolección de embarques en sus instalaciones.
Posicionamiento de contenedores.
Despacho aduanal.
Flete aéreo, marítimo, terrestre o multimodal.
Logística internacional.
Corte de guías aéreas.
Coordinación aeropuerto-aeropuerto.
Servicio puerta a puerta.

• **Para Importación**

Coordinación para el traslado de la mercancía.
Despacho aduanal y formalidades del país de origen.
Flete aéreo, marítimo, terrestre o multimodal.
Despacho aduanal en aduana de destino nacional.
Entrega aeropuerto-planta o puerto-planta.
Logística internacional.
Servicios puerta a puerta.

En el manejo de la mercancía y para realizar el tráfico internacional de las mismas, las Agencias de carga se respaldan en una amplia red de Agentes representantes que operan en las principales ciudades del mundo, llamados "Forwarders".

Aspectos importantes de un Agente de Carga.

Estos aspectos representan las principales actividades que realiza el Agente de Carga en el proceso de exportación.

* Es responsabilidad del Agente de Carga, el cuidado y buen manejo de las mercancías hasta que son entregadas, junto con los documentos de las Líneas Aéreas.

* Por otra parte, el Agente de Carga es, al mismo tiempo, representante de la Línea Aérea para sus clientes así como representa a sus clientes ante la Línea Aérea.

- * Facilita la exportación de las mercancías al orientar a los exportadores en cuanto a requisitos o prohibiciones que puedan limitar la comercialización de los productos.
- * A los consignatarios, los puede ayudar en cuestiones de la importación de mercancías.
- * Prepara los documentos de las Líneas Aéreas, es decir, completa las guías incluyendo los cargos.
- * Comprueba que las facturas y documentación comercial cumplen totalmente con todos los requisitos para el transporte aéreo y para las autoridades de aduana.
- * Comprueba que las licencias de importación y exportación están en el orden y cumplen reglamentaciones gubernamentales.
- * Se asegura que los certificados de empaque sean los reglamentarios para exportaciones de mercancías peligrosas, obedeciendo las reglamentaciones gubernamentales y de IATA.
- * Prepara el transporte y las reservas de espacio con las líneas y planifica la entrega de las mercancías en los aeropuertos.
- * Gestiona, en caso necesario, los seguros para las mercancías a fin de proteger a los clientes.
- * Sugiere o selecciona las rutas de los embarques hasta el aeropuerto de destino.

Limitaciones del Agente de Carga.

Es necesario el conocer alguna limitaciones que tienen el Agente de Carga en el manejo de los envíos y que en ocasiones se pueden prestar a falsas interpretaciones.

TIEMPOS MÍNIMOS: La Línea Aérea requiere de un lapso de tiempo para realizar algunas operaciones de estiba y de control que garantice una correcta operación de la aeronave.

PRIORIDADES: Para el despacho de la carga en las aeronaves existen prioridades. La prioridad principal son los perecederos; por ejemplo:

Un embarque de medicinas se despachara, según la capacidad disponible, antes que otro embarque cualquiera, aun cuando este tenga reservación, y después de que se haya despachado un embarque con reservación, se estibarán abordo los envíos que no tengan reservación.

La labor de un Agente de Carga no termina en el envío de la mercancía, sino hasta la entrega de la mercancía al cliente en destino. A continuación se detallara brevemente las actividades que realiza un Agente de Carga:

- **Recepción del embarque:** En esta etapa el Agente de Carga recibe el embarque, checa que la documentación que acompañará al embarque esté correcta y coincida con lo manifestado.
- **Reservación con la línea Aérea (Booking):** Se contacta a la Línea Aérea correspondiente según la elección del embarcador o sugerencia del Agente de Carga, esto es con la finalidad de reservar espacio en el vuelo y día acordado con el exportador.

Se le indica a la Línea Aérea el número de piezas, peso bruto y dimensiones de las piezas, así como número de la Guía Aérea con la que volará el embarque a destino final.

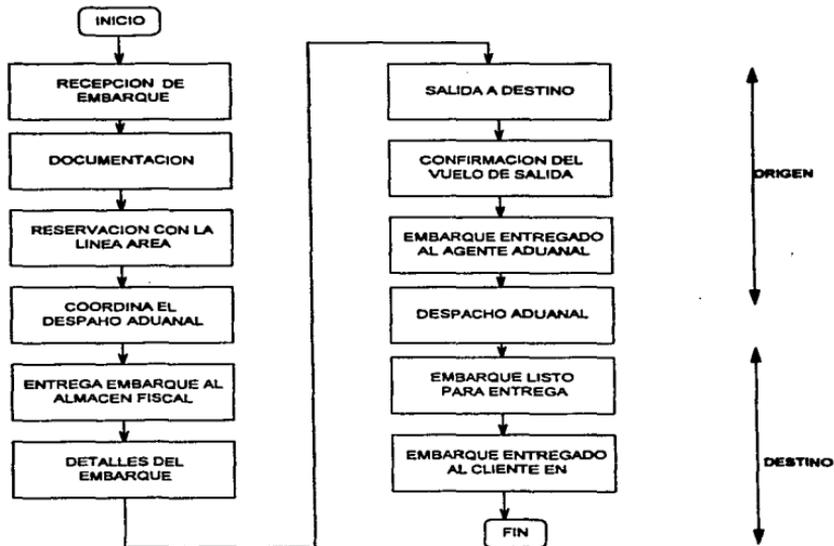
- **Documentación:** Se corta la Guía aérea con la Línea Aérea correspondiente, basándose en la Carta de Instrucciones elaborada por el cliente o Embarcador, en esta fase se preparan las etiquetas con el número de piezas, peso, Guía Master (MAWB) y House (HAWB) .
- **Entrega del embarque al Almacén Fiscal:** Se coordina junto con el Agente Aduanal la entrega de la mercancía al almacén correspondiente, este proceso requiere de coordinación de tiempos, debido a que en esta etapa también se realiza el Despacho Aduanal por parte del Agente Aduanal correspondiente. Al recibir la carga el Almacén Fiscal corrobora que los datos asentados en los documentos correspondan al peso, piezas y dimensiones de los bultos.

- **Detalles del embarque:** Se entiende por detalles del embarque todos los datos principales que contiene la Guía Aérea, esta información se le confirma al exportador con la finalidad de que tenga la información suficiente en el momento en que se le requiere; la información que se le proporciona por lo general es la siguiente:

- Recepción de la carga
- Nº de Guía Master, House
- Nº de reservación:
- ETD (Tiempo Estimado Salida)
- ETA (Tiempo Estimado de Arribo)
- Fecha de entrega a la Línea Aérea
- Confirmación de salida
- Confirmación llegada a aeropuerto destino
- Despacho aduanal en destino
- Embarque entregado en destino

A continuación se presenta un Diagrama General de las Actividades de un Agente de Carga.

DIAGRAMA GENERAL DE LAS ACTIVIDADES DE UN AGENTE DE CARGA EN UNA EXPORTACION AEREA.

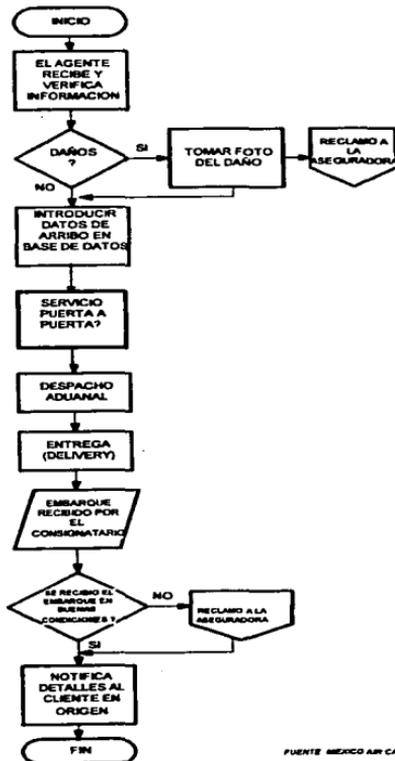


Como se mencionó anteriormente, la labor de un Agente de Carga no termina al enviar una mercancía, sino termina al entregar la mercancía al cliente en destino según las instrucciones del Embarcador.

El Agente de Carga se vale de otros Agentes en el mundo para poder ofrecer sus servicios en destino, estos Agentes se les conoce como "Forwarders" y su labor es terminar el proceso de entrega en el país destino.

A continuación se presenta un diagrama general de las actividades de un Forwarder en cualquier país destino.

AGENTE DE CARGA EN DESTINO



FUENTE: MEXICO AIR CARGO SYSTEMS, S.A. DE C.V. 1988

3.7.2. Agente Aduanal.

Las formalidades de aduana para los embarques de exportación son generalmente llevadas a cabo por los Agentes Aduanales en nombre de sus clientes.

"El Agente Aduanal es la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que por medio de una patente, promueve por cuenta de terceros el despacho de las mercancías por cualquier régimen aduanero previsto en el artículo 63 de la Ley Aduanera. Podrá tener dependientes debidamente autorizados para que lo representen ante la aduana en los trámites del despacho de mercancías.

El Agente Aduanal podrá actuar únicamente ante la(s) aduana(s) por la(s) que le autorizaron la patente, mismas que pueden ser local o nacional, según sea el caso, y siempre que cumpla con los requisitos que la propia Ley Aduanera establece.

*Su principal función es la de actuar como intermediario entre las autoridades y las personas físicas o morales que pretendan realizar operaciones de comercio exterior."*¹⁷

El Agente Aduanal deberá llevar a cabo el reconocimiento físico de las mercancías y, posteriormente, realizar las clasificación arancelaria y determinar el arancel correspondiente. Posteriormente se elabora el pedimento de importación o exportación con los datos tomados de la factura comercial y de la manifestación de valor de aduana de las mercancías, confirmadas con el reconocimiento físico antes señalado, también se deberá anotar el régimen aduanero al que se pretende destinar, necesarios para la determinación y pago de los impuestos al comercio exterior. Una vez elaborado dicho pedimento, se procederá a revalidarlo ante la asociación de Agentes Aduanales de la localidad. Ya revalidado, se presentará ante la caja recaudadora de la Tesorería de la Federación, junto con el cheque correspondiente para efectuar el pago de los impuestos y derechos en que incurra dicho trámite.

Presentando el pedimento y efectuando el pago de derechos e impuestos por el interesado, se presentarán las mercancías y se presentará el mecanismo de selección aleatoria. En caso de ser afirmativo se deberá practicar el reconocimiento aduanero de las mismas en el recinto fiscal; si por contra se determina que no es necesario dicho reconocimiento, se liberan las mercancías de inmediato.

¹⁷ Homero Sagahon Hervert, "Manual Práctico del Comercio Exterior", Dofiscal Editores, 1993, tercera edición, pág. 161.

Los bienes que se introduzcan al territorio nacional o se extraigan de él, podrán ser destinados a alguno de los regímenes aduaneros siguientes:

- ◆ Definitivos
- ◆ Temporales
- ◆ Depósito Fiscal
- ◆ Tránsito de mercancías
- ◆ De las marinas turísticas y de los componentes de casas rodantes.

Esta función corresponde a la obligación establecida de que todos los envíos que entran a un país deben ser formalmente presentados a las autoridades aduaneras. El Agente Aduanal debe asegurar que los detalles dados a las autoridades aduaneras son correctos, bajo pena de sanciones severas en caso de que se compruebe falsedad o desinformación en esos detalles.

La Línea Aérea es responsable del manejo de todos los embarques de importación en destino, por lo que cuando las condiciones locales lo permitan, notificará la llegada del envío al consignatario.

Según las reglamentaciones de cada país, las importaciones pueden ser detenidas en el puerto de entrada por las autoridades aduaneras o hasta haberse efectuando su despacho aduanero y sean pagados los derechos correspondientes.

El despacho de Aduana generalmente implica cuatro pasos importantes:

1. Recuperación de documentos del transportista entrante.
2. Notificación de la llegada del embarque al importador.
3. Preparación para la entrada de aduana.
4. Presentación de entradas y pago de derechos.

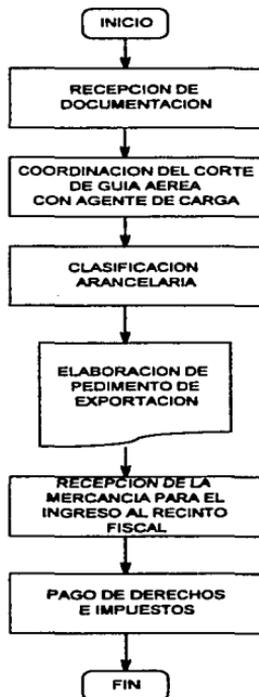
En México es imprescindible la contratación de los servicios de un Agente Aduanal para el desaduanamiento de una mercancía, por ello las empresas deberán pagar honorarios, gastos complementarios y en algunos casos, gastos de recolección y entrega de sus productos.

Diagrama de actividades del Agente Aduanal en una exportación aérea.

ETAPA	OBSERVACIONES	CONDICIONES Y RECOMENDACIONES
Notificación de la operación Recepción de documentación	Es preciso que el cliente se informe de los documentos que pudieran requerirse en el lugar destino, por ejemplo: Certificados de origen, permisos de salud y todos los que permitan el rápido despacho de su carga.	Condiciones: -Enviar todos los datos que se requieran para el despacho, tales como: Carta de instrucciones, certificados de origen, licencias y permisos. Facturas y/o documentos que amparen el valor de la mercancía. Recomendaciones: -Junto con la carta de instrucciones favor de detallar la naturaleza de la mercancía y sus características, para poder manejar adecuadamente el despacho.
Corte de la Guía	Una vez que se reúne con toda la documentación, se reservará la Línea Aérea que más convenga, ya sea por la rapidez de la entrega, o por la línea que el cliente prefiera. Esta actividad es realizada a través del agente de carga.	Recomendaciones: -Que la mercancía venga relacionada conforme a la factura comercial o lista de empaque. -En caso de que los productos tengan número de serie, anotarlos en su factura.
Clasificación arancelaria de la mercancía	Para la correcta clasificación de la mercancía es necesario contar con suficiente información para identificarla (descripción completa, cartas técnicas, uso de la mercancía, catálogos, manuales, etc.).	Condiciones: La clasificación puede demorarse en función del número de fracciones así como la complejidad de las mismas. Recomendaciones: -Enviar por adelantado una relación de salida del almacén del cliente, a efecto de avanzar en los pedimentos de más de 10 fracciones.
Elaboración del pedimento de exportación.	Es necesario contar con toda la documentación requerida por la autoridad en materia de restricciones y regulaciones no arancelarias. En caso de que falte algún documento se les informará de inmediato, sin que estos signifiquen que se detendrán los trámites de clasificación elaboración de pedimento. En el caso de encontrar discrepancias o irregularidades en las facturas procederá a revisar físicamente la mercancía (previo), para la correcta clasificación y asegurar el correcto desaduanamiento en el país destino.	Condiciones: -Contar con documentación completa y que ésta ampare correctamente la mercancía a la que se refiera.
Recepción de la mercancía para ingreso.	Es necesario que la carga esté con un mínimo de horas de anticipación, en relación al vuelo de salida y horarios del Almacén Fiscal, debido a la labor de etiquetado y a que con frecuencia se tiene que coordinar el transporte con otras mercancías.	Condiciones: Se deberá informar oportunamente si la carga la enviará el exportador o si el Agente Aduanal deberá ir por ella.
Despacho de la mercancía	El despacho de la mercancía consiste en: Pago de derechos y/o impuestos en banco. Pago de maniobras en los almacenes. Presentación de mercancía, pedimento y documentos en el sistema alatorio. Ingreso de la mercancía en el Almacén Fiscal.	Condiciones: Que se reúnan todos los requisitos anteriores a tiempo ya que se debe presentar la carga a la hora en que el almacén lo requiera.

Fuente: Basada en entrevista con A.A. Enrique Rodríguez, Corporación de Servicios Aduanales S.A. México 1997.

ACTIVIDADES QUE REALIZA EL AGENTE ADUANAL EN UNA EXPORTACION AEREA



3.7.3. Almacén Fiscal de la Línea Aérea.

El objeto del Almacén Fiscal es el de dotar a las Líneas Aéreas de un lugar donde se puedan depositar los embarques durante el tiempo en que se están realizando los trámites ante las autoridades que correspondan o mientras son entregados a los consignatarios estos almacenes son supervisados por las autoridades Aduanales. Los almacenes, en su espacio interior se encuentran divididos en dos partes, siendo estos:

1. **EARTHSIDE** o espacio de tierra: En este espacio los importadores o exportadores despachan y recogen sus embarques .
2. **AIRSIDE** o espacio aéreo: Es donde la Línea Aérea despacha o recoge carga del avión.

El conjunto de operaciones que se realiza en el Almacén Fiscal se puede dividir en la siguiente forma:

Importaciones, exportaciones, interlineal y transbordos.

A continuación y debido a los fines de la presente investigación se explicará el punto referente a la exportación.

Esta sección del almacén de carga siempre será operada por una Línea Aérea. Recibe los embarques, se encarga del etiquetado y controla la documentación necesaria para el despacho aduanal o para transporte.

En el caso del despacho para transporte, una Agente de Carga puede reservar espacio en un vuelo determinado.

Al recibir un envío se debe comprobar la existencia de la Guía Aérea, revisarla si ya se hubiese completado o se elabora sino lo estuviese.

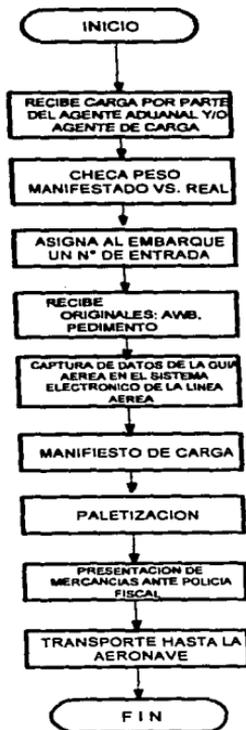
Se comprueban también los documentos necesarios para las autoridades aduanales y el empaque de la carga. El empaque y etiquetado se valoran por sus condiciones y su exactitud.

Una vez que se recibieron los embarques, son almacenados según su clasificación. Por ejemplo, los animales vivos, las mercancías peligrosas, la carga con reservación debe almacenarse en sitios ya previstos en los que se tomara en consideración por la rapidez con la que se pueda mover para estibarla abordo del avión.

En los siguientes puntos se describe el proceso de exportación para ingresar a un almacén de carga aérea y son los siguientes:

1. Se recibe la carga por parte del Agente de Carga y/o Agente Aduanal.
2. Se checa que el peso manifestado sea el real.
3. Se asigna dentro del Sistema Electrónico de la Línea Aérea un número de registro.
4. El Agente de Carga entrega documentos originales, tales como Guía Aérea, Pedimento de Exportación etc.
5. El Agente de Carga y/o Agente Aduanal en representación del exportador cubre el pago por maniobras de la línea Aérea.
6. Obteniendo la línea Aérea los documentos físicamente, se captura todos los datos contenidos en la Guía Aérea, en el Sistema Electrónico de la Línea Aérea para su reservación en el vuelo de salida correspondiente.
7. Se procede a manifestar toda la carga asignada en un mismo vuelo para iniciar la paletización y separación de documentos, para elaborar los juegos de documentos que se entregaran a las autoridades aduanales.
8. Una vez teniendo toda la carga en los pallets y contenedores se presenta la carga en la Garita de la Policía Fiscal, para su verificación tanto de los documentos como de la carga físicamente.
9. Por último se transporta hasta la aeronave.

ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN EL ALMACÉN FISCAL DE LÍNEA AÉREA EN UNA EXPORTACIÓN



3.8. Documentos

3.8.1. Carta de Instrucciones de embarque.

A. Introducción.

*"Las instrucciones para el transporte deben darse por exportador de palabra o por escrito a la Agencia de Carga o a la Línea Aérea usando con preferencia la Carta de Instrucciones del Exportador para emitir la Guía Aérea, disponible en las oficinas de los transportistas."*¹⁸

B. Carta de Instrucciones del Exportador.

*"La Carta de Instrucciones del Exportador es un documento diseñado para el uso de los exportadores o remitentes. El documento contiene todos los detalles necesarios para la emisión de la Guía Aérea y autoriza al transportista para firmarla."*¹⁹

Ejecución.

Para la adecuación deben tenerse en cuenta los 16 puntos siguientes:

- 1. Exportador o remitente:** Indicar el nombre completo del exportador, calle, ciudad, país y número de teléfono o telex en caso de ser conocidos.
- 2. Destinatario:** Indicar el nombre del destinatario, calle, ciudad, país y número de teléfono en caso de ser conocido.
- 3. Aeropuerto de salida:** Indicar el nombre completo del aeropuerto.
- 4. Aeropuerto de destino:** Indicar el nombre del aeropuerto, ya que si se menciona únicamente la ciudad, puede crear confusiones con alguna otra ciudad que lleve el mismo nombre, por ejemplo:
London UK. (Reino Unido)
London Canadá

Si se desconoce el nombre del aeropuerto se sugiere que se especifique la ciudad y el nombre completo del país destino.

5. Ruta/ Reserva pedida: Se usan las rutas normales de la Línea Aérea a no ser que el exportador indique una ruta específica y solicite una reserva.

6. Marca y números: Indicar los números y marcas del exportador que consta en los bultos.

¹⁸ The Air Cargo Tariff, TACT, Normas, octubre 1996, edición 42, pág. 42

¹⁹ ibidem, pág. 43-45

- 7. Número de paquetes y clase de embalaje:** Al indicar el número total de bultos de la expedición indicar también la clave de embalaje tal como embalaje de cartón, cajas, canastas, sacos, etc. Si los bultos no van a embalados se describen como "piezas sueltas."
- 8. Descripción de las mercancías:** Cada artículo contenido en la expedición debe describirse por separado con los detalles necesarios para indicar su naturaleza, por ejemplo: rollos de película impresionada de 35 mm., noticiario (origen USA). La descripción de la mercancía debe coincidir con lo indicado en la documentación que lo acompaña, tal como declaraciones del exportador, facturas comerciales o consulares y su nombre propio o exacto, y si fuere necesario, la clase de etiqueta aplicada al bulto.
- 9. Peso bruto:** Indicar el peso bruto exacto en kg. o lbs.
- 10. Dimensiones:** Registrar las medidas máximas de longitud, anchura y altura/profundidad indicando la unidad de medida.
- 11. Cargo por fletes otros cargos en origen:** El exportador indicará si desea que los cargos de la expedición sean abandonados en "origen" o en "destino", tal como se indica en el prefacio C del TACT "Información por Países". En caso de que el exportador no indique ninguna de las dos alternativas, debe entenderse que autoriza el envío de la expedición como "carga en origen".
- 12. Valor declarado para el transporte:** La suma correspondiente al "Valor declarado para el transporte" a declarar para el exportador debe indicarse en esta casilla. Si no existiese valor declarado el exportador debe anotar la abreviatura N.V.D. (No valor declarado).
- 13. Valor declarado para la aduana:** Las expediciones internacionales son inspeccionadas por las aduanas del país de destino y cualquier tipo de derechos aduaneros se basarán en el valor indicado en esta casilla.
- 14. Cantidad que se quiere asegurar:** Si el transportista proporciona una cobertura del seguro, la suma que se desee asegurar debe especificarse en este apartado. A menos que así se haga, la expedición no estará asegurada. El seguro entra en vigor en lo referente a la cantidad asegurada en el momento en que se firma la Carta de Instrucciones del exportador y éste deja de estar en posesión de la mercancía.
- 15. Información y observaciones sobre la manipulación:** Para indicar cualquier información adicional que desee, así como información especial referente al manejo de la mercancía.

16. Fecha/firma: El exportador debe indicar aquí la fecha en la cual firma la "Carta de instrucciones del exportador".
A continuación se anexa un formato de Carta de Instrucciones del Exportador.

FORMATO DE UNA CARTA DE INSTRUCCIONES

Al Agente designado arriba se le solicita aceptar el envío de la mercancía abajo descrita y documentada en la guía del transportador para la transportación del citado embarque por las compañías participantes entre el aeropuerto salida y el de destino y para cualquier expedición y reexpedición y las condiciones citadas en las referidas guías y para la clasificación de las tarifas, cuotas, reglamentos y honorarios referidos en la guía que se remite.

REMITENTE:	
Dirección:
Fecha:
Consignatario a:
Dirección:	Notificar a:
Ciudad y País:	Dirección:
Aeropuerto de Destino:	Ciudad y País:

Marcas o Números	No. de Bultos Tipo de Embarque	DESCRIPCION DE LA MERCANCIA y dimensiones	Peso kgs.	VALOR DECLARADO

FLETES AEREOS:	PREPAGADOS	POR COBRAR
GASTOS ADUANALES:	PREPAGADOS	POR COBRAR

SEGURO DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑAN

- Factura Consular
- Factura Comercial
- Certificado de Origen
- Guía Sanitaria
- Otros

INSTRUCCIONES EN

CASO DE NO ENTREGAR EN DESTINO:

- Abandonar
- Retornar al Embarcador
- Entregar a:

Transportación:
Instrucciones Adicionales

FIRMA DEL EMBARCADOR O REMITENTE:

Fuente: México Air Cargo Systems S.A. de C.V, México 1997.

3.8.2. Guía Aérea

La Guía Aérea es el documento de embarque que se usa en el transporte internacional de mercancías, contiene las instrucciones de embarque para la Línea Aérea, la ruta que se va a dirigir, la descripción de la mercancías, contiene las instrucciones de embarque para la Línea Aérea, la ruta que se va a seguir, la descripción de la mercancía, los cargos de la transportación aplicables, así como los demás cargos destinados

La Guía Aérea es el equivalente a "Conocimiento Aéreo", se refiere al documento elaborado por la Línea Aérea o el Agente de Carga IATA en beneficio del embarcador y el transportista para el transporte de mercancías sobre las rutas del transportista, o en conexión con otros transportistas.

La Guía Aérea es el documento más importante emitido por un transportista de carga o sus Agentes autorizados, y tiene varias finalidades como son:

- Es un comprobante de la conclusión del contrato de transporte: La Guía Aérea también representa la prueba de existencia de un contrato de transporte entre el embarcador y la Línea Aérea o su Agente de Carga. Este contrato debidamente firmado por las dos partes tiene fuerza legal propia y crea derechos y obligaciones en cada una de las partes contratantes.
- Prueba del recibo de las mercancías para su envío: Ya que el consignatario debe firmar en la parte posterior de la copia amarilla su conformidad de haber recibido las mercancías en orden y en buenas condiciones y la Línea Aérea guardará esta copia para que pueda consultar en caso de aclaraciones posteriores.
- Factura del flete: Sirve como documento contable tanto para el remitente que la pueda utilizar como comprobante de cuenta de gastos de fletes y gastos accesorios, como para la(s) línea(s) involucrada(s) en el transporte de ese embarque.
- En caso de requerir seguro, la Guía Aérea puede certificar dicho seguro.
- Conocimiento del embarque (guía para los empleados del transportista para manejar, despachar y entregar mercancía).

Cada embarque siempre debe ir acompañado de una Guía Aérea que contenga toda la información necesaria para efectuar un despacho rápido y un manejo adecuado en el origen, en la ruta y en el destino.

Cuando se emplean los servicios de un Agente de Carga, la mayoría de las ocasiones, los envíos se realizan de forma consolidada, como se mencionó en el capítulo 3.7.1; utilizando dos tipos de Guías: "Guía Master" (MAWB) y "Guía House" (HAWB).

Guía House (HAWB): Sus siglas significan en inglés House Air Way Bill, y es el documento que acredita cada envío individual en una mercancía consolidada. Esta guía es emitida por la Agencia de Carga que realiza la actividad de consolidadora y contiene instrucciones para que su Agente de Carga en el país destino desconsolide las mercancías; a dicha figura se le denomina "Agente de Carga Desconsolidador".

Las HAWB contienen una numeración consecutiva del Agente de Carga y es la Guía Aérea, que se le entrega al exportador.

Una o más Guías House se pueden consolidar en una Guía Master permitiendo así obtener tarifas más bajas para los exportadores, ya que al unir varios embarques el peso se incrementa obteniendo así una tarifa preferencial.

Guía Master (MAWB): Es una Guía Aérea que cubre una expedición consolidada, indicando al consolidador o Agencia de carga como el expedidor y consignando el envío a su Agente de Carga en el país destino.

La MAWB contiene una numeración consecutiva por parte del transportista o Línea Aérea, cuya numeración ha sido proporcionada al Agente de Carga para realizar expediciones.

La "Guía Aérea de la Línea Aérea" se compone de tres originales y seis copias; la "Guía Aérea Neutral" se compone de tres originales y nueve copias. A continuación se detalla la distribución de las diferentes partes de la Guía Aérea.

Original 3.

Azul: (Para el exportador) para entregar al exportador y sirve como prueba de entrega de mercancías para su expedición y comprobante de la firma del contrato de transporte por parte del transportista y del exportador .

Original 1.

Verde: (Para el transportista emisor) para conservar por el transportista que emite la Guía Aérea con fines contables y para que sirva como evidencia documental de la firma del contrato de transporte por el exportador y el transportista.

Original 2.

Rosa: (Para el destinatario) para acompañar a la expedición hasta el destino final y entregar al destinatario junto con la misma.

En México actualmente el Agente de Carga sólo separará de la Guía Aérea el original 3 (del exportador) para entregárselo posteriormente al exportador, y la copia 9 (del Agente) para su control interno. El original 1 (para el transportista emisor) es retirada por la Línea Aérea antes de salir el embarque a destino.

En todos los originales y copias de la Guía Aérea lleva en las dos esquinas superiores y en la esquina inferior derecha el número de Guía Aérea, éste número forma parte integral del documento y normalmente se compone de dos partes. La primera identifica la Línea Aérea, y es el código del transportista (3 números), la segunda identifica la expedición individual, que es un número de serie de ocho dígitos que incluye un dígito de control colocado al final a la derecha del número de serie.

Este número acompañara e identificara al embarque hasta su destino final, es por esto que es de gran importancia conocerlo antes de la salida de la mercancía.

A continuación se presentan los formatos de una Guía Aérea, una Guía Master y una Guía House.

Contenido de la Guía Aérea o Conocimiento Aéreo.

INGLES	ESPAÑOL	EXPLICACIÓN
Air Waybill Number.	Número de Guía.	Cuando el número no está impreso, deberá de ponerse la clave de tres dígitos de IATA correspondiente a la aerolínea y el número seriado de la Guía Aérea.
Airport of Departure.	Aeropuerto de Salida.	Deberá de colocarse la clave de tres letras de IATA.
Issuing Carrier's Name and Adress.	Nombre y dirección del transportista.	Cuando no está impreso, se deberá de señalar el nombre y la dirección de la oficina matriz del transportista correspondientes al número de clave de la aerolínea.
Shipper's name and address.	Nombre y Dirección del remitente.	Deberá de ponerse el nombre, dirección y ciudad del remitente, (o la clave de 2 letras del país), la forma de contacto (teléfono, fax, dirección de internet) y los números correspondientes.
Shipper's Account number.	Número de cuenta del remitente.	Este casillero está reservado para uso del transportista que origina el embarque, a su elección.
Consignee's name and address.	Nombre y dirección del consignatario.	Deberá ponerse el nombre, dirección y país del consignatario (o la clave de 2 letras del país). La forma de contacto (teléfono, fax, dirección de internet) y los números correspondientes.
Consignee's Account number for Carrier use only.	Número de cuenta del consignatario, solo para uso del transportista.	Este casillero está reservado para uso del último transportista, si así lo desea.
Issuing Carrier's Agent Name and City.	Para uso del Agente transportista Nombre y ciudad.	Agente de Carga IATA del transportador a quien se otorgará la comisión deberá insertarse.

INGLES	ESPAÑOL	EXPLICACIÓN
Agent's IATA Code.	Código IATA del Agente.	Deberá ponerse el Numero del código IATA asignada a la Agencia.
Account number.	Número de cuenta.	Este casillero sólo lo podrá usar el transportista exportador.
Routing. Airport of Departure (Address of First carrier) and Requested Routing .	Ruta. Aeropuerto de salida (Dirección del primer transportista) y el recorrido a realizar.	Debe insertarse el nombre del aeropuerto de salida como la primera información como primera información en el casillero.
Routing and destination To (by the first carrier).	Ruta y Destino Hacia Por el primer transportista.	Deben insertarse las tres letras de la clave IATA del aeropuerto de destino, o el primer punto de transferencia.
By First Carrier.	Por el primer transportista.	Deberá de insertarse el nombre del primer transportista, puede ser el nombre completo o la clave de dos letras de IATA.
To By Second Carrier.	Hacia por el segundo transportista.	Anotar las tres letras de la clave IATA del aeropuerto de destino, o del segundo punto de transferencia.
By Second Carrier.	Por Segundo transportista	Insertarse los dos caracteres de la clave IATA del segundo transportista.
To By Third Carrier.	Hacia por el tercer transportista.	Deben insertarse las tres letras de la clave IATA del aeropuerto de destino, o del tercer punto de transferencia.
By Third Carrier.	Por el tercer transportista.	Insertarse los dos caracteres de la clave IATA del tercer transportista.

INGLES	ESPAÑOL	EXPLICACIÓN
Flight/Date.	Vuelo/Fecha.	Para uso del transportador solamente.
Accounting Information.	Información para contabilidad.	En este casillero corresponde información necesaria para efectos contables de los transportadores participantes como: -Pago en efectivo o por medio de cheque. -Envío retornado a causa de no entrega en el destino. En este caso, la nueva Guía Aérea para el transporte del retorno deberá contener el número de la Guía Aérea original.
Currency.	Moneda.	La clave IATA de 3 letras de la moneda a emplearse y aplicable que se inserten en otros lados de la Guía Aérea.
Charges Code-For Carrier use only.	Claves de cargos. Para uso del transportador solamente.	Cuando los datos de la Guía Aérea son transmitidos electrónicamente, este casillero debe llenarse utilizando claves. A continuación se mencionan algunas: CA- Parcial por cobrar a crédito-parcial pagado en efectivo. CB- Parcial por cobrar a parcial pagado a crédito. CC- Todos los cargos por cobrar. CX- Cobrar en destino a crédito. CP- Cobrar en destino en efectivo. PP- Todos los cargos pagados en efectivo.
Charges Weight / Valuation Charges.	Cargos por flete y valuación.	Los cargos que se inserten en este casillero deberán ser o totalmente pagados o totalmente por cobrar, respectivamente. El transportador o el Agente deben insertar una "X" como sea apropiado en estos casilleros.
Declared Value For Carriage.	Valor declarado para el transporte.	El valor declarado para transporte, especificado por el remitente, debe ser insertado. Cuando no haya valor declarado, la clave NVD debe mostrarse en este casillero.

INGLES	ESPAÑOL	EXPLICACIÓN
Declared Value For Customs.	Valor declarado para aduana.	El remitente o el Agente deberá declarar un valor para aduana. Este valor puede ser también NCV (Non Commercial Value). Este casillero puede dejarse en blanco si no existe un valor para aduana.
Amount of Insurance.	Cantidad del seguro.	Se utilizará este casillero solamente cuando no esté sombreado y el servicio de seguro sea proporcionado por el transportista. En este caso, se debe poner la cantidad a ser asegurada. Cuando el casillero no este sombreado y el servicio de seguro no sea requerido por el remitente deberá ponerse una triple X: XXX.
Handling Information.	Información de manejo.	Solo la información requerida para el manejo del embarque por los transportistas participantes deberá insertarse.
AI Consignment Rating Details.	Detalles de la tarifa aplicable al envío.	Un grupo separado de entradas deberá hacerse por cada grupo de artículos para los que la tarifa aplicable sea diferente. Cada grupo de información consiste en lo siguiente: Number Of Pieces/RCP (Número de piezas/ RCP) El número de piezas para los cuales sea aplicable la tarifa.
Gross Weight.	Peso Bruto.	El peso bruto de las piezas a las que se aplicará la tarifa. Cuando aplique, el peso tara del contenedor (ULD) deberá insertarse en una línea adicional.
Kg. / Lb.	La unidad de peso usada.	(K o L) se colocará la letra inicial de la unidad de peso usada.
Rate Class.	Clase de tarifa.	Se pone la clase de tarifa que es, es decir Tarifa General, Tarifa de contenedor, etc.
Commodity Item No.	Número de commodity.	Se especifica si se esta empleando un número de commodity, según el tipo de mercancía y tipo de tarifa que se aplica.
Chargeable Weight.	Peso a cobrar.	Se coloca el peso con el cual se basara para el calculo del flete.

INGLES	ESPAÑOL	EXPLICACIÓN
Rate/Charge.	Tarifa/Cargo.	Se colocará la clave del tipo de tarifa a aplicar.
Total.	Total.	Es el resultado de multiplicar el Peso a cobrar por la tarifa.
Nature and Quantity of Goods.	Naturaleza y cantidad de las mercancías.	<p>Se deberá de llenar el casillero como se indica a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La descripción de las mercancías que integren el embarque 2. En los siguientes casos, el inserto debe ser de acuerdo a las instrucciones publicadas en el "Dangerous goods regulations" de IATA : <ul style="list-style-type: none"> • Mercancías peligrosas • Mercancías radioactivas • Mercancía peligrosas en cantidades exceptuadas. • Artículos declarados como "No restringidos".
Others charge.	Otros cargos.	<p>Descripciones y montos de los cargos individuales y comisiones, cargos por flete, volumen. El total de estos debe de ser equivalente a la suma insertada en los casilleros de cargos del Agente, cuando la guía es transmitida por medio electrónico, o de forma manual deben utilizarse las siguientes claves:</p> <p>AC Cargo por contenedor de animales. AW Comisión por corte de Guía Aérea. FC Comisión de cargos por cobrar. IN Línea Aérea. MA Cargo misceláneo del Agente. CU Custodia. PK Cargo por empaque. PU Cargo por recolección. TC Término Carga.</p> <p>Nota: Para indicar si los cargos serán destinados al Agente o al transportador, las siguientes claves deberán usarse, después de la clave del cargo descrito arriba y precediendo el monto de la cantidad.</p> <p>A Cargo del Agente. C Cargo del transportador.</p>

INGLES	ESPAÑOL	EXPLICACIÓN
Weight Charge.	Fletes pagados.	El cargo por flete o volumen del envío debe ser insertado y debe de corresponder al total mostrado en el cargo total. El cargo por flete, el cargo por valuación y el impuesto, deben de ser insertados totalmente como pagados o totalmente por cobrar.
Valuation Charge.	Cargos de valuación pagados.	Este dependerá del valor para el transporte. Debe insertarse el cargo de valuación y el impuesto como totalmente pagados o totalmente por cobrar.
Tax.	Impuestos.	Si este casillero no se encuentra sombreado será necesario aplicar cualquier impuesto aplicable por el gobierno o cualquier otra autoridad.
Total Other Charges Due Agent.	Total de otros cargos pagados al Agente.	Se colocaran los cargos que se generen en el origen, otros cargos que se generen en el tránsito y/o destino tomando en consideración que los cargos por cobrar estén permitidos, al igual que cuando los cargos por impuestos en los aeropuertos de tránsito sean conocidos, siendo estos pagados en el origen. El total de otros cargos pagados debe ser la suma de los cargos, si vana pagados.
Total other charges due carrier.	Total de otros cargos pagados al transportador.	Se colocara el total de otros cargos pagados que pertenecen al transportador. El transportador lo podrá utilizar para cualquier servicio especial u opcional.
Total Collect.	Total pagado.	Total de los cargos pagados, fletes, cargos de valuación y otros cargos pagados en origen y fuera si es aplicable, los impuestos y otros cargos pagados del Agente, deben ser insertados.
Currency Conversion.	Tarifa para conversión de moneda.	La clave de la moneda de destino seguida por el factor de la conversión que dese insertarse.
Charges all detination.	Cargos del destino.	Los cargos que se originen en el destino y que correspondan al último transportador deben ser insertados en la casilla de moneda de destino.

INGLES	ESPAÑOL	EXPLICACIÓN
Total collect charges.	Total de otros cargos.	Total de otros cargos.
Signature of shipper or his agent.	Firma del transportador que expide o su Agente.	Firma del transportador que expide o su Agente.
Executed on (date).	Ejecutada en (fecha).	La fecha de la ejecución de la Guía Aérea; día/mes/año. El mes debe ser expresado alfabéticamente.
At Place.	Lugar.	Lugar, donde se ejecuta la guía.
Signature of issuing Carrier or its agent.	Firma del transportador que expide o la firma de su Agente.	Firma del transportador que expide o la firma de su Agente.

A continuación se presenta un formato de Guía Aérea.

3.8.3. Otros documentos

Además de la carta de instrucciones y Guía Aérea, existen otros documentos muy importantes e indispensables en el proceso de exportación como lo son:

- Factura o en defecto Factura proforma.
- Lista de empaque.
- Certificados
 - Fitosanitarios
 - Zoonosanitarios
 - De Origen
- Consularización de documentos etc.

Estos documentos a excepción de la factura y lista de empaque, se requieren en función de la naturaleza de la mercancía.

A continuación se detallan estos documentos:

Factura:

Para fines aduaneros, en México es posible exportar sin factura, pero en el país de destino es necesario que todo embarque se ampare con una factura comercial.

Esta se debe presentar en original y tantas copias se requieran en el país importador, con firma autógrafa en español o en inglés. Debe incluir la siguiente información:

- Nombre y dirección del vendedor o del embarcador.
- Nombre y dirección del comprador o del consignatario.
- Descripción detallada de la mercancía.
- Cantidades.
- Precio de cada mercancía enviada especificando el tipo de moneda. El valor de la operación debe expresarse en moneda de inmediata convertibilidad (dólares, marcos, libras) y señalar su equivalente en moneda nacional (sin incluir IVA).
- Lugar y fecha de expedición.
- Los montos por concepto de flete, primas de seguro, comisiones y costo de embalaje deben desglosarse en caso de que el cliente lo solicite según las condiciones de venta, ya que estos conceptos pueden ser parte de la base gravable para calcular los impuestos a la importación.

A continuación se presenta un formato de factura comercial

01/09/1997 16:10 5046244505

HORTIFRUIT

F-1E 01



Series a todo el Mundo
Todos los días

HORTIFRUIT, S.A. DE C.V.
Barranca 410
Car. Lomas de Chapultepec
C.P. 11000 México, D.F.
Tel: 530 9783 820 9784
870 9785

HOR041123724	
FACTURA	
No.	184

Serie B

10 DE ENERO DE 19 97
MEXICO, D.F. A _____ DE _____ DE 19 97

NOMBRE:	TRITON INTERNATIONAL	TEL.:	5770027
DOMICILIO:	320 N. EUCALIPTUS AV. INGLEWOOD		
CIUDAD:	LOS ANGELES CAL.	C.P.:	90302

CANTIDAD	DETALLE	PRECIO UNITARIO	IMPORTE
200	ZARZANORAS FRESCAS (FRESH BLACKBERRIES)	USD 6.50	1,700.00
Empaque: _____ Forma: _____ Fecha: _____ Hora Salida: _____ Temperatura: _____ Fecha Llegada: _____ Hora Llegada: _____ Temperatura: _____ Placas Camión: _____ Nombre Chofer: _____			SUB-TOTAL \$ 1,700.00 L.V.A. \$ _____ TOTAL \$ 1,700.00
IMPORTE CON LETRA			



IMPORTACION AUTORIZADA POR LA COMISION FEDERAL DE COMERCIO EXTERNO (CFCO) EN VISTA DE LA RESOLUCION POR LA CUAL SE AUTORIZA PARA LA EXPORTACION DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS Y MINERARIOS EN GENERAL, Y EN PARTICULAR DE LA EXPORTACION DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS Y MINERARIOS EN GENERAL, Y EN PARTICULAR DE LA EXPORTACION DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS Y MINERARIOS EN GENERAL, Y EN PARTICULAR DE LA EXPORTACION DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS Y MINERARIOS EN GENERAL.

Lista de empaque

La lista de empaque es un documento que permite al exportador, al transportista, a la compañía de seguros, a la aduana y al comprador, identificar la cantidad exacta de los artículos que contiene cada bulto, caja, envase, u otro tipo de embalaje del embarque a transportar. Dentro del desglose deberá indicarse la fracción arancelaria de la mercancía así como el valor, el peso y el volumen, pero siempre en forma detallada.

La lista de empaque la elabora el exportador en original y tantas copias como se necesiten, se utiliza como complemento de la factura comercial y se entrega al transportista.

A continuación se presenta un ejemplo de una lista de empaque.

MANUFACTURAS Y DISEÑOS

S.A. DE C.V.

No. 268 Col. Agrícola Pantan, México D.F. C.P. 08100 Tel:

PACKAGE LIST

20/ENE/97

CUSTOMER OMER'S EXPORT (Abd a)le

INVOICE: A-01208 A-01207 A-01208 A-01208

BOX: 1/ 28		DIMENSIONES: 65X76X51									
CONTENTS: 60 GIRL DRESSES		KG: 35									
STYLE	SIZE				TOTAL						
	8	12	18	24							
	2T	3T	4T	4	5	6	8	10	12	14	PIECES
5870								30	30		60
OTHERS: INCLUDE HATS											

BOX: 2/ 28		DIMENSIONES: 65X76X51									
CONTENTS: 60 GIRL DRESSES		KG: 35									
STYLE	SIZE				TOTAL						
	8	12	18	24							
	2T	3T	4T	4	5	6	8	10	12	14	PIECES
8415								30	30		60
OTHERS: INCLUDE HATS											

BOX: 3/ 28		DIMENSIONES: 65X76X51									
CONTENTS: 105 GIRL DRESSES		KG: 35									
STYLE	SIZE				TOTAL						
	8	12	18	24							
	2T	3T	4T	4	5	6	8	10	12	14	PIECES
8415								15	15	15	45
4415		15	15	15							45
OTHERS: INCLUDE HATS											

BOX: 4/ 28		DIMENSIONES: 65X76X51									
CONTENTS: 60 GIRL DRESSES		KG: 35									
STYLE	SIZE				TOTAL						
	8	12	18	24							
	2T	3T	4T	4	5	6	8	10	12	14	PIECES
5870								30	30		60
OTHERS: INCLUDE HATS											

BOX: 5/ 28		DIMENSIONES: 65X76X51									
CONTENTS: 60 GIRL DRESSES		KG: 35									
STYLE	SIZE				TOTAL						
	8	12	18	24							
	2T	3T	4T	4	5	6	8	10	12	14	PIECES
5870								30	30		60
OTHERS: INCLUDE HATS											

BOX: 6/ 28		DIMENSIONES: 65X76X51									
CONTENTS: 60 GIRL DRESSES		KG: 35									
STYLE	SIZE				TOTAL						
	8	12	18	24							
	2T	3T	4T	4	5	6	8	10	12	14	PIECES
5870								30	30		60
OTHERS: INCLUDE HATS											

Certificado Fitosanitario:

En los casos en que la mercancía a exportar sean plantas o productos vegetales, se utiliza un Certificado Fitosanitario su gestión se realiza en la Secretaría de Agricultura Ganadería y Desarrollo Rural.

Las mercancías de este tipo se inspeccionarán de acuerdo a los procedimientos adecuados para que se certifique la inexistencia de plagas y otros elementos.

Certificado Zoonosanitario:

Este certificado se requiere cuando la mercancía a exportar es de origen animal, se tramita en la Secretaría de Agricultura Ganadería y Desarrollo Rural.

Certifica que la mercancía descrita en el mismo cumple con los estándares que se requieren para su exportación.

Certificado de Origen:

Mediante este documento se certifica que la mercancía a exportar es de origen mexicano para gozar de los beneficios por tratados internacionales tales como el TLCAN, ALADI, Grupo de los 3, etc. Su trámite se realiza en la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

*"El arancel es un impuesto que se aplica en el comercio exterior para agregar valor al precio de las mercancías en el mercado destino. Se gravan las mercancías que se importan a fin de proteger a las similares que se fabriquen en el país."*²⁰

Las mercancías deben identificarse al pasar las aduanas, esto con la finalidad de definir su situación, es decir cual arancel le corresponde. Las mercancías que se integran al flujo del comercio internacional se clasifican con base en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, el cual ha sido adoptado en la mayoría de los países.

A fin de establecer mejores relaciones comerciales, los países en el mundo han celebrado tratados internacionales, los cuales brindan beneficios arancelarios. México también ha firmado varios tratados internacionales tales como:

- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)
- Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres (Colombia, México, Venezuela),
- Tratado de Libre Comercio México-Bolivia
- Tratado de Libre Comercio México-Costa Rica
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

A continuación se presenta un formato de Certificado de Origen.

²⁰ BANCOMEXT. "Guía Básica del Exportador", segunda edición, México, 1995

Tratado de Libre Comercio de América del Norte
Certificado de Origen
(Instrucciones al reverso)

Llenar a máquina o con letra de molde

<p>1. Nombre y domicilio del exportador.</p> <p>Número de Registro Fiscal:</p>	<p>2. Período que cubre:</p> <p align="center">D D M M A A</p> <p>De: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>A: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p>				
<p>3. Nombre y domicilio del productor.</p> <p>Número de registro fiscal:</p>	<p>4. Nombre y domicilio del importador.</p> <p>Número de Registro Fiscal:</p>				
<p>5. Descripción del (os) bien(es):</p>	<p>6. Clasificación arancelaria</p>	<p>7. Criterio para tasa preferencial</p>	<p>8. Productor</p>	<p>9. Costo Neto</p>	<p>10. País de origen</p>

Declaro bajo protesta de decir verdad que:

- La información contenida en este documento es verdadera y exacta, y me hago responsable de comprobar lo aquí declarado. Estoy consciente que soy responsable por cualquier declaración falsa o omisión hecha en o relacionada con el presente documento.

- Me comprometo a conservar y preservar, en caso de ser solicitada, las documentaciones necesarias que respalden el contenido del presente certificado, así como a notificar por escrito a todos los personas a quienes otorgue el presente certificado, de cualquier cambio que pudiera afectar la exactitud o validez del mismo.

- Las firmas son auténticas. Al momento de usar o más de las firmas y cumplir con los requisitos de origen que les son aplicables conforme al Tratado de Libre Comercio de América del

Número de registro Plant:

Número de Registro Plant:

3. Descripción del (los) bien(es):

4. Clasificación
completa7. Origen por
tipo preferencial

8. Productor

9. Canto Mero

10. País de origen

Declaro bajo protesta de decir verdad que:

- La información contenida en este documento es verdadera y exacta, y me hago responsable de comprobar lo aquí declarado. Estoy consciente que será responsable por cualquier declaración falsa u omisión hecha en o relacionada con el presente documento.

- Me comprometo a conservar y presentar, en caso de ser requerido, los documentos necesarios que respalden el contenido del presente certificado, así como a notificar por escrito a todas las personas a quienes entregue el presente certificado, de cualquier cambio que pudiera afectar la exactitud o validez del mismo.

- Los bienes son originarios del territorio de uno o más de los países que cumplen con los requisitos de origen que les son aplicables conforme al Tratado de Libre Comercio de América del Norte, no han sido objeto de procesamiento ulterior o de cualquier otra operación fuera de los territorios de los Países, salvo en los casos permitidos en el artículo 411 o en el Anexo 401.

Este certificado se compone de _____ hojas, incluyendo todos sus anexos.

11. Firma autorizada:

Empresa:

Nombre:

Cargo:

Fecha:

D	D	M	M	A	A

Teléfono:

Fax:

3.9. Envase, empaque, embalaje, etiquetas y marcas.

Para poder explicar la importancia del envase, empaque y embalaje dentro de la transportación de mercancías es necesario empezar a diferenciar el uso de cada uno de estos elementos.

Envase

El envase se entiende como la envoltura directa o que tiene contacto con el producto con el fin de conservar sus características físicas y químicas, que en un momento dado se podrían ver afectadas durante el traslado de la mercancía a su destino final.

Empaque

Ahora bien, la finalidad del empaque es agrupar y proteger varios productos, especificando el número de piezas y contenido además de enunciar algunas recomendaciones para su manejo.

Embalaje

Al referirnos al embalaje estamos hablando de un aspecto muy importante en la transportación por avión ya que por medio de éste se van a agrupar las mercancías ya empacadas, lo que facilitará su manejo en el almacenamiento, transporte y distribución hasta su destino final.

Las mercancías deberán empacarse y embalarse de tal forma que no sufran deterioros o daños antes de su entrega en destino y que con las normas usuales en la manipulación se asegure un transporte sin riesgos.

Los usuarios del transporte aéreo deberán tomar en cuenta las características de transportación terrestre que utilizarán antes y después del transporte aéreo, teniendo presente el tiempo de tránsito con distintas temperaturas, humedad, riesgos de estiba, carga, descarga y almacenamiento.

La etapa de la distribución empieza en el momento en que el producto debidamente empaquetado y embalado es colocado en el almacén de producto terminado del exportador y termina en el preciso instante en que es recibido por el consumidor final. Se recomienda que se haga una investigación previa en el país importador en lo referente a las regulaciones ecologistas en cuanto al tipo de material a usar en el empaque, y embalaje, para evitar devoluciones rechazos y retrasos en aduanas.

Etiquetación y Marcaje.

Para lograr un manejo eficiente de mercancías en el transporte aéreo se utilizan etiquetas de identificación que deberán ser pegadas en cada paquete o piezas individuales, de manera legible y durable para indicar el nombre y dirección del consignatario, donde el espacio lo permita.

Las etiquetas deben de figurar en lugar visible, debe adjuntarse a cada bulto una etiqueta de identificación de carga completada conforme a lo indicado en cuanto a datos completos de puntos de origen y destino así como el número de la guía asignada.

Cuando se empleen etiquetas para envíos especiales (mercancías perecedera, animales vivos , etc.) deben fijarse al bulto al cual se refieran .

Los bultos que contengan mercancías peligrosas deben llevar etiquetas del modelo "etiqueta para mercancía peligrosa" que más adelante se detallará su diseño.

Las etiquetas de carga pueden ser:

A. Etiquetas confeccionadas por la Línea Aérea que contengan el nombre de la Línea Aérea y el número de la Guía Aérea o el nombre solo.

B. Etiquetas naturales, confeccionadas previamente, sin el número y el nombre de la Línea Aérea, o en blanco, también llamadas etiquetas de identificación.

A continuación se describe dicha etiqueta.

AIRLINE NAME /INSIGNIA	
(1A) _____	(1B) _____ (Optional)
AIRWAYBILL NO. (2)	
DESTINATION (3)	TOTAL NO PCS (4)
TRANSFER POINTS (Optional)	WT THIS PC (Optional)
TOTAL WT THIS SHIP (Optional) (5)	HWB NO (Optional) (6)
HANDLING INFORMATION (Optional)	
BAR CODED INFORMATION	

Contenido de Etiqueta de Identificación

INGLES	ESPAÑOL	EXPLICACIÓN
1. AIRLINE NAME	Nombre de Aerolínea	Se anotará el nombre de la Línea Aérea.
2. AIR WAYBILL NO	Código de la Línea Aérea	Se anotará el código de la Línea Aérea y el número de serie de la expedición
3. DESTINATION	Destino	Se anotará el código IATA, de tres letras del aeropuerto destino.
4. TOTAL NO PCS	Total de bultos	Será el número total de bultos que comprende la expedición. La forma de ocupar las casillas opcionales será como sigue:
1B. AIRLINE INSIGNIA	Logotipo de la aerolínea	Se anotará el logotipo de la Compañía Aérea.
5. TRANSFER POINTS	Puntos de transferencia	Se anotará el código IATA de tres letras del aeropuerto de transferencia.
6. WEIGHT THIS PC	Peso de bultos	Es el peso del paquete específico al que esté pegada la etiqueta junto con la unidad de peso (kilogramos o libras).
7. TOTAL WEIGHT THIS POINT SHPT	Total del peso del embarque	Se anotará el peso total del envío, junto con la unidad de peso.
8. HWB NO	Número de Guía Aérea	Se anotará el número de la Guía Aérea.
9. HANDLING INFORMATION	Información del manejo	Cualquier información que corresponda al manejo de la expedición.
10. BAR CODED INFORMATION	Código de barras	Cuando esté impreso será el número de la Guía Aérea en código de barras.

Ejemplo de algunos tipos de etiquetas que emplean las Líneas Aéreas

 **LanChileCargo**

AWB **045-**

BUE

* 100-111	TOTAL PCS	TOTAL WGT KG	ORIG.

AIR FRANCE 

057

N° DE LTA / AWB

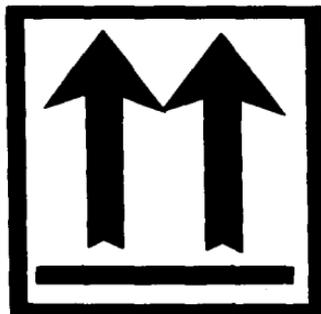
TOTAL COLIS

DESTINATION

Las Líneas Aéreas han confeccionado etiquetas para uso mundial de tal manera que se uniformizaron los colores y su diseño tales etiquetas son las siguientes:

- **Este lado hacia arriba**
- **Frágil**
- **Percedero**
- **Etiquetas de mercancías peligrosas.**

Etiquetas Especiales



Nombre de la etiqueta: Este lado hacia arriba

Color: Impresión negra sobre fondo blanco

Dimensiones mínimas: 74 x 105 mm

Texto: Sólo el nombre del transportista (opcional)

Para artículos que requieran un cuidado especial en su manejo, las etiquetas "Frágil" deben fijarse en todos sus lados.

Nombre de la etiqueta: Frágil

Color: Impresión roja sobre fondo blanco

Dimensiones mínimas: 74 x 105 mm

Texto: Sólo el nombre del transportista y la palabra "Frágil" en no más de dos idiomas.



Nombre de la etiqueta: Perecedero

Color: Azul sobre fondo blanco

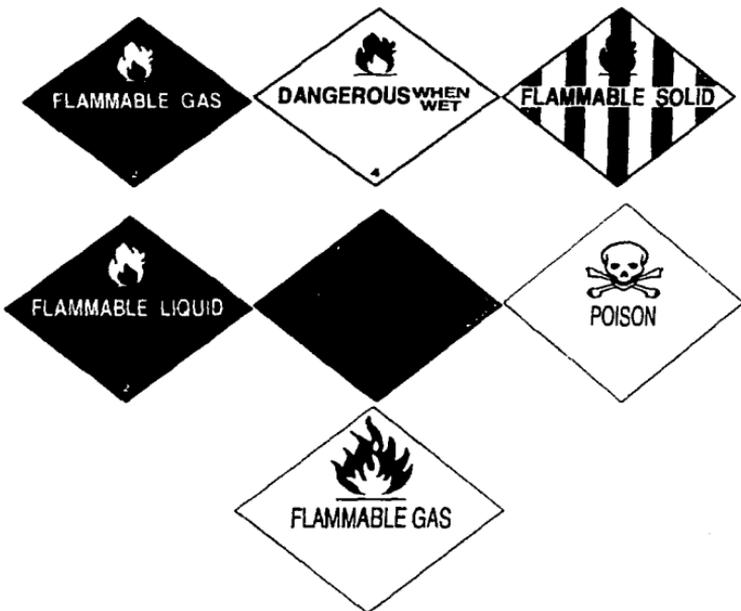
Dimensiones mínimas: 74x105 mm

Texto: Sólo el nombre del transportista (opcional)



Etiquetas de Mercancías Peligrosas

Existen otras etiquetas que se utilizan en el caso de transportar Mercancías Peligrosas, que incluyen explosivos, combustibles líquidos, líquidos, sólidos o gases inflamables; sustancias oxidantes o corrosivas; gases comprimidos, veneno, materiales radioactivos, materiales magnéticos, sustancias polimerizables, nocivas o irritantes. A continuación se muestran estas etiquetas:



3.10. Tarifas y Cargos

La tarifa es la cantidad que cobra el transportista por el transporte de una unidad de mercancías (kg./lb.). Las Tarifas y Cargos que se aplican al transporte aéreo de la carga han evolucionado en los últimos años con base a la demanda de este tipo de transporte. Su nivel y las condiciones especiales necesarias están determinadas por diversos factores tales como competencia entre Líneas Aéreas, tráfico de mercancías entre países, decisiones de los gobiernos, etc. Todos estos factores han definido la estructura de las tarifas aéreas, las que son sumamente complejas y variadas

Las tarifas que se aplican en la actualidad se encuentran reguladas por la IATA y se establecen en dólares o en la moneda local del país origen o bien el destino. La base tarifaria es el kilogramo o la libra dependiendo de la información que proporcione el embarcador en su lista de empaque.

Características de Tarifas y Cargos

Tanto las Tarifas como los Cargos que se aplican en el transporte aéreo tienen características específicas las cuales se mencionan a continuación:

- Se calculan Aeropuerto Salida a Aeropuerto Destino.
- Son unidireccionales (Solo se pueden usar en la dirección en las que están publicadas).
- Se aplican sin considerar la ruta que trace el exportador.
- La Línea Aérea puede modificar la ruta trazada sin alterar la tarifa aplicada
- En las tarifas publicadas no se incluyen otros servicios adicionales, tales como acarreos, entregas a domicilio, manejo de las mercancías en el almacén, etc.
- Las tarifas y cargos publicados en la moneda del país de origen se utilizan tal como están publicados para completar las guías aéreas.
- Las tarifas se publican en kilos o en libras.
- Las tarifas que se deben aplicar son las que están publicadas el día en que se expide la Guía Aérea.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

3.11.1. Tipos de Tarifas

Dentro de las tarifas del transporte aéreo se encuentran diversas particularidades que proporcionaron diferentes conceptos tarifarios que a continuación se mencionan:

- | | |
|--|---------|
| • Cargos Mínimos (Minium Charge) | M |
| • Tarifas de carga General (General Cargo Rates) | GCR |
| • Tarifas de Mercancías Específicas (Specific Cargo Rates) | SCR |
| • Tarifas de clase o clasificadas | CR |
| • Tarifas para contenedor o carga Unitizada | ULD "U" |

A) Cargo Mínimo

Dentro de la transportación de mercancías existen una serie de costos inevitables que no dependen del tamaño del embarque a transportar, así que las Líneas Aéreas para solventar este costo crearon el "Cargo Mínimo".

El Cargo Mínimo es una tarifa que se aplica a consignaciones pequeñas, es el cargo más bajo que se aplica en los fletes, siendo el ingreso mínimo de los transportistas, es decir el mínimo que las Líneas Aéreas están dispuestos a aceptar:

Este cargo IATA lo considera en el rubro de Tarifas y no en el Rubro de Cargos ya que es un embarque pequeño .

Para aplicar un cargo mínimo debemos seguir el siguiente procedimiento:

1. Se multiplica el peso del embarque por la tarifa aplicable (tarifa normal)
2. Se compara el resultado de esta multiplicación contra el cargo mínimo, para ver cual es el mayor.
3. Se aplica la cantidad que resulte más alta.

Ejemplo:

1. Tarifa por aplicar por kg. = 1.62 dólares (Tarifa Normal o rango de menos de 45 kg.)
2. Peso del embarque 10 kg.
3. Cargo Mínimo = 38.00 dólares

Paso 1. multiplicar la tarifa por el peso del embarque
Resultado : $1.62 \times 10 = 16.20$ dólares.

Paso 2: Comparar con el Cargo Mínimo a fin de determinar la cantidad superior.

16.20 dólares es menor a 38.00 dólares.

Por lo que se concluye que se cobrará y se aplicará un Cargo Mínimo de 38.00 dólares por este concepto.

B) Tarifas Generales de carga

Estas tarifas se basan en escalas de peso, ofrecen tarifas más bajas en los puntos de cambio de cada escala, esto quiere decir, a mayor peso tarifa más baja.

Por ejemplo :

Para el rango de más de 45 kg. la tarifa es de 1.5 dólares por kilogramo; para el rango de más de 100 kg. la tarifa a aplicar es de 1.3 dólares por kilogramo; y para más de 500 kg. la tarifa es de 0.90 dólares por kilogramo.

Por lo tanto se concluye que a mayor peso menor es la tarifa.

Son aplicables para cualquier mercancía en general a excepción de los productos perecederos. Este tipo de tarifas se les conoce como General Commodity Rates (GCR).

Las tarifas generales de carga se dividen en diferentes rangos de peso. Los mas frecuentes son los siguientes:

Menos de 45 kg. (Normal)
Más de 45 kg.
Más de 100 kg.
Más de 300 kg.
Más de 500 kg.

Como ya se mencionó la tarifa más alta es la del rango de menos de 45 kg. y entre mayor cantidad de kilos, menor es la tarifa, por lo que es conveniente el envío de mayores volúmenes para la obtención de tarifas más bajas.

Al ir aumentando el peso mínimo estipulado, la tarifa aplicable se reduce progresivamente. De esta manera se pretende captar embarques de pesos altos mediante el otorgamiento de tarifas atractivas.

Para aplicar una tarifa general de carga es necesario realizar lo siguiente:

Paso 1: Localizar la tarifa a aplicar basada en el peso cobrable de la carga en el rango correspondiente.

Paso 2: Multiplicar el peso por la tarifa aplicable

Ejemplo:

Tarifa aérea

Origen: Cd. de México

Destino: Los Angeles USA

Rangos de tarifas	Tarifa dólares por kg.
Menos de 45 kg. (Normal)	1.80
Más de 45 kg.	1.50
Más de 100 kg.	1.30
Más de 300 kg.	1.10
Más de 500 kg.	0.90

1. Peso cobrable: 46 kg.
2. Tarifa para más de 45 kg. = 1.80 dólares

Multiplicando 46 Kg. x 1.80 dólares = 82.80 dólares

La tarifa a cobrar es de 82.80 dólares

C) Tarifas de Mercancías Específicas (De Comodidad)

Las tarifas específicas de comodidad son aplicables únicamente para ciertos productos y en ciertas rutas con la intención de impulsar el tráfico de importación y exportación .

Son tarifas más bajas que se aplican a determinadas mercancías descritas en la lista numeradas de IATA.

Se considera este tipo de tarifas como promocionales, ya que cuenta con niveles bajos y además de surgir con la intención de favorecer al embarcador.

Antes de aplicar una tarifa general de carga es muy importante verificar si existe alguna tarifa de este tipo, ya que puede significar disminuir el costo del flete.

Se debe tener cuidado de que el contenido del embarque coincida exactamente con el producto descrito en la tarifa de comodidad, a fin de evitar algún problema de aceptación del embarque que puede en algunos casos originar costos, demoras o incluso pérdidas.

Las tarifas de comodidad se identifican a través de un código o numeración establecida por tipo de Producto, esta Clasificación es publicada por IATA a través de su libro "TACT General Rules" o mejor conocido como el Libro Naranja, antes de aplicar alguna tarifa de este tipo es necesario consultar esta Clasificación con la finalidad de estar completamente seguros de la tarifa a aplicar es la correcta.

El listar esta clasificación sería abundante, por lo que se incluye una Clasificación General, en la cual bajo cada uno de ellos se encuentra la categoría específica que se requiera.

Número de Clasificador	Descripción
0001-0999	Animales comestibles y productos vegetales
1000-1999	Animales vivos y productos vegetales
2000-2999	Textiles, fibras y manufacturas
3000-3999	Metales y manufacturas
4000-4999	Maquinaria, vehículos y equipo electrónico
5000-5999	Minerales no metálicos y manufacturas
6000-6999	Químicos
7000-7999	Manufactura de papel hule y madera
8000-8999	Instrumentos científicos y de precisión
9000-9999	Misceláneos

Ejemplo:

Si en una ruta se pretende transportar Orquídeas y existen los siguientes clasificadores:

1430: Flores

1439: Orquídeas

Deberá emplearse la tarifa correspondiente al clasificador 1439, si no existiese el clasificador exacto para el producto (1439) podrá emplearse el 1430.

D) Tarifas para Contenedor

Se aplican a los sistemas de carga de unidades es decir pallets o contenedores. Estas tarifas cotizan cargos fijos por tipo de ULD para un peso PIVOT o mínimo y tarifas por pesos que sobrepasan este peso mínimo a fin de fomentar cargas más densas en los contenedores.

Dicho de otra forma, el peso PIVOT establecido para cada ULD es también el peso mínimo que se puede cobrar en cada ULD. En general, puede decirse que cuánto más grande sea el embarque, menor será la tarifa por kilo o por libra.

El manejo de ULD's reduce considerablemente el tiempo para la carga y descarga del avión, por lo que para las Líneas Aéreas es una ventaja. En cuanto al embarcador el empleo de los contenedores e igloos, protege a la mercancía contra elementos climatológicos, robo, etc..

Existen dos conceptos base en la aplicación de tarifas para contenedores:

1. **Estipulado que para determinado contenedor en determinada ruta el cobro por transportar el contenedor es una cantidad preestablecida independientemente del peso con que sea cargado el contenedor también llamada tarifa "FLAT".**
2. **Peso Pivote (Pivot Weight): Es el mínimo que se tomará como base para cobrar la tarifa de contenedor. En relación a este pivote se cobrará una cantidad fija.**
3. **Exceso de Pivote (Over Pivot): Cuando en el contenedor se concentra carga en exceso del peso pivote, se cobrará una cantidad por cada kilogramo en exceso del peso pivote.**

Ejemplo:

RUTA	CONTENEDOR	IMPORTE	PIVOT WEIGHT	TARIFA OVER PIVOT
GDL-LAX	CONT. 8	679.00	760. kg.	0.67

Se tiene un contenedor del Tipo 8, que se desea mandar de la Ciudad de Guadalajara a la Ciudad de Los Ángeles, CA USA (GDL- LAX). El contenedor contendrá Ropa para Hombre con un peso de 800 Kg.

Para calcular el costo tendremos los siguientes elementos:

1. **Importe fijo por contenedor que es establecido por la Línea Aérea: 679 dólares, para un peso de 760 kg. (Pivot weight)**
2. **Obtener la diferencia a pagar por Over Pivot, que se calcula restando el peso real menos el peso máximo del contenedor "Pivot Weight", por lo tanto:**

$$800 \text{ kg.} - 760 \text{ kg.} = 40 \text{ Kg.}$$

40 kg. se cotizarán como "Over Pivot" con la tarifa publicada, que en este caso es de 0.67 por kilo

Por lo que tenemos que $40 \text{ kg.} \times 0.67 = 26.80$ dólares

3. Podemos concluir por lo tanto que el costo es:

a) Importe fijo por contenedor:	679.00	dólares
b) Over Pivot :	26.80	dólares
	<hr/>	
	705.80	dólares

C) Tarifas de Clase o Tarifas de Mercancía Clasificada

Este tipo de tarifas son llamadas también Commodity Classification Rates, Class Rates. Estas aplican para un grupo limitado de envíos y las mismas se expresan en porcentajes de incremento o de reducción.

Las tarifas de Clase aplican para los siguientes tópicos:

- Animales Vivos
- Restos Humanos
- Material Impreso
- Valores

Los porcentajes aplicables se establecen exclusivamente en ciertas áreas predeterminadas

*" Las tarifas para envíos de mercancías específicas sólo se aplican si no existe una tarifa específica de comodidad para el embarque, los porcentajes de aumento o reducción se aplican generalmente a la tarifa normal de menos de 45 Kilos, al menos que se indique lo contrario, además de ser aplicadas exclusivamente para ciertas áreas predeterminadas."*²¹

• **Material Impreso**

Se entiende por material impreso, el transporte de periódicos, revistas, diarios, libros, catálogos etc.

En relación a estos artículos existe un descuento del 33% aplicable para todo el mundo, este descuento se aplica a la tarifa de carga general de menos de 45 kilogramos.

²¹ Aeroméxico, "Manual de Carga", México 1996, pág. 20

Existe un peso mínimo que se puede transportar conforme a este descuento y es de 5 kilogramos. El cargo mínimo aplicable es el autorizado para envíos de mercancía general

• **Envío de valores**

Se considera carga de valores, a los embarques que contengan lo siguiente:

- A. Cualquier artículo con valor declarado para transporte de 1,000 dólares (o equivalente), o más por kilogramo neto.
- B. Barras de oro (incluyendo oro puro o impuro en forma de lingote), oro en especie, oro en forma de grano, en forma de hoja, en polvo, en esponja, alambre, tubo, varilla, círculos, moldes, piezas de fundición, platino, metales de platino, platinum, iridium, retherium y amalgama de platino (metales valiosos).
- C. Billetes de curso legales, valores y obligaciones, acciones, cupones de acciones, cheques, cheques de viajero, estampillas y sellos.
- D. Diamantes (incluyendo los de uso industrial), rubíes, esmeraldas, zafiros, ópalos, perlas (incluyendo perlas cultivadas).
- E. Joyería compuesta por cualquier artículo descrito en el punto D.
- F. Joyería y relojes de oro, plata y platino.
- G. Piezas arqueológicas, esculturas, obras de arte y antigüedades.

La tarifa para el transporte de estos artículos será del 200% de la tarifa para mercancías generales de menos de 45 kilogramos.

El cargo mínimo por embarque será de 150% del cargo mínimo autorizado, pero nunca menos de 50.00 dólares.

Ejemplo :

Cargo Mínimo 10.00 dólares

- 1.- Multiplicar el cargo mínimo por 150%
 $10 \text{ dólares} \times 150\% = 25 \text{ dólares}$
- 2.- Se compara el cargo mínimo autorizado, con el resultado anterior.
25 dólares es menor al cargo mínimo autorizado que es de 50 dólares

3.- La regla nos señala que el cargo mínimo es de 50 dólares por lo tanto, como 25 dólares es menor al cargo mínimo autorizado, se aplica 50 dólares.

3.10.2. Cálculo del Peso / Volumen

Para determinar la tarifa aplicable hay que calcular el peso sobre el cual se basará el nivel tarifario correspondiente.

Existen dos sistemas para determinar el peso cobrable de un embarque:

- **Peso.**
- **Volumen.**

Cobrándose en cualquier caso la cantidad que sea mayor, esto es:

1.- El sistema de peso se aplica a embarques como a maquinaria pesada, oro, metal, y se precisa mediante la utilización de la báscula.

2.- El sistema de volumen se aplica cuando existen embarques ligeros pero voluminosos, se deberá determinar el peso mediante la multiplicación de las medidas máximas de largo, ancho y alto del embarque o bulto, dividiendo el resultado entre el factor $6,000 \text{ cm}^3$ factor que se utiliza para la obtención de kilogramos.

La regla de IATA 3.9.4 que dice, el peso a cobrar en un embarque cualquiera, es el peso o volumen del propio embarque, lo que resulte mayor después de haber calculado ambos.

En un foro internacional de IATA con la participación de las Líneas Aéreas afiliadas a ella, se estableció la equivalencia aceptada a un kilo de peso medida en centímetros cúbicos, que se denomina peso volumen.

El equivalente fijado, ya mencionado anteriormente es de $6,000 \text{ cm}^3$ para considerar un kilo de peso volumen.

Cuando parece incongruente el peso de en la báscula de un bulto que ocupa $6,000 \text{ cm}^3$ con dimensiones aproximadas de 18 cm. x 18 cm. x 18 cm. y con un peso de un kilo o menos.

Luego entonces, la fórmula para calcular el volumen cúbico de cualquier cuerpo, se habrá de multiplicar las medidas de sus tres lados.

Largo, Ancho y Altura

Una vez realizada ésta operación, el resultado obtenido se dividirá entre 6,000 cm.³ y el resultado será el total de kilos por volumen que tiene el embarque.

$$\frac{\text{Largo (cm.)} \times \text{Ancho (cm.)} \times \text{Alto (cm.)}}{6000 \text{ cm.}^3}$$

A esta forma se le denomina Cálculo Volumétrico

Por ejemplo:

Tenemos un embarque con peso real o bruto de 40 kg. y con las siguientes dimensiones:

Largo: 2.50 mts.
Ancho: 0.40 mts.
Alto: 0.65 mts.

Consecuentemente, de acuerdo a las medidas se procede como sigue:

- A. 250 cm. x 40 cm. x 65 cm. = 650,000 cm.³
B. 650,000 dividido entre 6,000 = 108.33 kg.

Por lo tanto, tenemos que el Peso Bruto = 40 kg., y el peso volumen = 108.33 kg.

C. Se compara este resultado con el peso bruto que nos da la báscula y podemos concluir que debe cobrarse sobre la base de 108.33 kg., por ser esta la cantidad mayor.

Teniendo ya calculado el peso cobrable podemos indicar la tarifa correspondiente.

Es importante señalar que las fracciones en kilogramos se redondean al medio o al kilogramos superior.

En muchas ocasiones los embarques presentan irregularidades respecto a sus dimensiones, por lo que para el cálculo del peso volumen se deberán tomar en cuenta las dimensiones máximas del embarque, como veremos en el siguiente ejemplo.

Ejemplo:

a) **Peso Real o Bruto: 40 kg.**

b) Dimensiones:

Medida máxima de largo: 2.50 mts.

Medida máxima de ancho: 0.40 mts.

Medida máxima de alto: 0.65 mts.

De acuerdo a las medidas máximas se procede como sigue:

1.) $250 \text{ cm.} \times 40 \text{ cm.} \times 65 \text{ cm.} = 65,000 \text{ cm.}^3$

2.) $650,000 \text{ entre } 6,000 = 108.50 \text{ kg.}$

Peso Neto = 40 kg.

Peso Volumen = 108.5 kg.

3) Se aplica la tarifa con base al resultado mayor que es de 108.5 kg.

Normas referentes a las fracciones de kilos

1. Todo embarque que pese de 1 a 999 gramos, se considera que pesa un kilogramo, para efecto de cotización de la tarifa aplicable.

Ejemplo: **Peso Real 0.600 kg.**

Peso para efectos tarifarios: 1.000 kg.

2. Todo embarque que pese más de un kilogramo que indique fracciones de uno hasta 499 gramos, se cobrará con base al número de kilogramos más el equivalente de medio kilogramo.

Ejemplo: **Peso Real 1.300 kg.**

Peso para efectos tarifarios 1.500 kg.

3. Todo embarque que pese más de un kilogramo y medio que indique fracciones de 500 a 999 gramos, se cobrará con base al número de kilogramos, elevándose al kilogramo superior.

Ejemplo: **Peso Real 1.800 kg.**

Peso para efectos tarifarios 2.000 kg.

3.10.3. Cargos Adicionales

Cargo es la cantidad que se paga por el transporte. Depende también del valor declarado por el exportador para el transporte y del peso/volumen de la expedición.

Tanto la tarifa como el cargo son mínimos si no se estipula lo contrario.

Los cargos por transporte se calcularán multiplicando la tarifa aplicable por kilo o libra por el peso a cargar.

a) Valuación

Los cargos por valuación se cobrarán por la responsabilidad complementaria que la Línea Aérea contrae al recibir embarques que tengan valor en exceso a preestablecida.

La Línea Aérea realiza una valuación de la mercancía estableciendo de esta forma el valor de la carga para el transporte.

La tarifa general por valuación es de 0.40 dólares por cada \$100.00 dólares del valor de la mercancía, siempre y cuando que el resultado de esta operación sea mayor o igual a 2.00 dólares ; cuando el monto es menor a 2.00 dólares se aplica un monto mínimo de 2.00 dólares.

b) Seguros

Para conveniencia de los usuarios de este servicio, los embarques podrán asegurarse en la propia Guía Aérea, el seguro es opcional y la solicitud del mismo deberá quedar claramente establecida en la carta de instrucciones dirigida al Agente de Carga.

Como leer las tarifas que publica IATA

IATA a través de sus expertos en todo el mundo y en conjunto con las Líneas Aéreas publica en el TACT (The Air Cargo Tariff) las tarifas que habrán de aplicarse, tomando en cuenta la oferta y demanda, así como efectos económicos y políticos de los diversos países, estas tarifas son significativas mas no impositivas, ya que la oferta y la demanda en el mercado hace que se rompa esta estructura, por lo que estas tarifas tienden a ser solamente la base del sistema de tarifas.

Estas tarifas se encuentran publicadas, como ya se mencionó en el libro TACT, las cuales se encuentran clasificados en 4 libros:

Libro	Contenido
1) TACT Naranja:	Normas y Reglas Generales.
2) TACT Rojo:	Tarifas de y hacia Estados Unidos y Canadá.
3) TACT Verde:	Tarifas publicadas de y hacia el Resto del Mundo.
4) TACT de Mercancías peligrosas:	Normas y Reglas para el manejo de Mercancías Peligrosas.

Estas tarifas, tanto en el libro rojo como el verde, se encuentran listadas en columnas, la columna está encabezada por el nombre completo de la ciudad de origen y la clave de tres letras que sirven de identificador para esa ciudad, así como el nombre de la moneda local del país de la ciudad de origen y la clave de tres letras que sirve para identificador para esa ciudad, así como el nombre de la moneda local del país de la ciudad de origen. (1) Ver Tabla.

El nombre de la moneda indica que las tarifas están publicadas en ese tipo de moneda. A la extrema derecha tres letras nos señalan la unidad de medida de peso al que se debe aplicar la tarifa (2) Ver tabla.

date/ type	Note	Item	min. wght	local curr	
MÉXICO CITY			MX KG.	MEX (1) Dólares	
ABERDEEN	GB	M		60.00	
		N		10.16	
		45		8.56	
		100		6.62	
		300		5.24	
		500		4.33	
		(3)	1000		3.07
		0016	1000		1.89
		0016	3000		1.58
		0495	1000		1.92
0495	2500		1.69		

Las tarifas están ordenadas por los rangos que establecen la Tarifa General de carga, en los casos que se encuentre un número anterior (*3 Ver Tabla 1) , quiere decir que este numero corresponde al Número de Comodidad que establece IATA para la clasificación de los productos, que como veremos más adelante son una especie de promociones para fomentar el tráfico de mercancías de un destino a otro; en el ejemplo anterior el número "0016" significa que este es un Número Clasificador de Comodidad, el cual se consulta en el clasificador IATA correspondiente, que en este caso corresponde al rubro de animales comestibles y productos vegetales, por lo que si nuestra mercancía a transportar se encuentra en este rubro podemos aplicar la tarifa para más de 1000 kg., que como se puede observar en la tabla anterior le corresponde 1.69 dólares.

3.11. Seguros de carga

En la actualidad el aseguramiento se ha diversificado de tal forma, que encontramos seguros de vida, contra incendios, contra robos y otros.

Sin embargo, la atención se centra en este momento en asegurar embarques que van destinados a la exportación y que, como consecuencia de su transportación se encuentra expuesta a sufrir diversos daños.

El aseguramiento significa transferir por parte del asegurado los riesgos a que están expuestos sus bienes y la aceptación por parte de una compañía de seguros a comprometerse a pagar en caso de algún siniestro el monto de la pérdida y como contrapartida el asegurado pagará una cantidad de dinero llamada prima.

Los bienes asegurables pueden protegerse en su envío por cualquier medio de transporte y puerta a puerta, así como su almacenamiento en el trayecto, en origen o en su destino final, debe especificarse claramente qué tipos de riesgos se están cubriendo.

Para adquirir un seguro dentro del proceso de exportación es importante tomar en cuenta el grado de riesgo que existe de acuerdo con el medio de transporte empleado y el tipo de empaque y embalaje que se llegue a utilizar.

En lo referente a la carga aérea, el riesgo y los costos son bajos, ya que cuenta con un alto factor de seguridad en relación con los demás medios.

Para adquirir un seguro usualmente se maneja a través de las Líneas Aéreas, Agentes de ventas de carga; por supuesto que también las propias agencias de seguros lo manejan.

Todos las mercancías que se lleguen a transportar se pueden asegurar por su valor total declarado, sin embargo la cobertura del seguro solo es aceptable para embarques completos y no cubre porciones individuales o solo determinados bienes dentro de un embarque.

La carga aérea resulta poco susceptible a riesgos de robo, pérdidas por accidente o daños esto es por el poco tiempo que permanece en tránsito, en comparación con otro tipo de transporte; así que normalmente la carga aérea normalmente llega a su destino en buenas condiciones.

Si el exportador desea adquirir un seguro para su carga éste deberá de ser indicado claramente en la Carta de Instrucciones del Exportador y en la Guía Aérea. Donde se anotará el valor declarado y éste no necesariamente deberá ser el mismo al del valor que declare el remitente.

Las bajas tarifas de los seguros generalmente proveen una cobertura amplia, y por lo tanto, el seguro representa un significativo ahorro ofrecido por la carga aérea.

Elementos que constituyen el seguro de carga:

1. **Póliza:** Es un contrato mediante el cual se hace legal el traspaso de los riesgos y queda formalizado cuando se hagan cubierto todos los trámites entre el asegurado y la aseguradora.

Tradicionalmente en este tipo de seguros existen dos tipos de póliza: específica y abierta. La primera es individual, para un solo cargamento en un solo viaje y se liquida al recibir el documento; la segunda no marca límite de embarques y de productos a transportar y esta vigente en todo momento de acuerdo al período convenido entre el asegurado y la aseguradora, que puede ser una año y es frecuentemente utilizada por empresas que transportan periódicamente cargas de distinta naturaleza.

2. **Cotización:** Como respuesta a la solicitud, la compañía aseguradora proporcionará la cotización y, en caso de estar de acuerdo, procede a realizar internamente los trámites necesarios. En su análisis el usuario debe tener cuidado en que el servicio cotizado sea realmente el requerido para sus necesidades, en caso de no estar de acuerdo o tener dudas, se deberá de aclarar con el agente de seguros.

Es necesario leer la póliza cuidadosamente para comprenderla y tener la certeza que se ha obtenido la garantía suficiente o adecuada. En caso de discrepancias se debe notificar dentro del plazo señalado por la misma póliza, ya que de no hacerlo así se considerará como aceptada.

Reclamaciones

Con el objeto de proporcionar el soporte adecuado a las reclamaciones, es necesario declarar los elementos en que se basa la reclamación anexando una copia de la Guía Aérea. Las Líneas Aéreas involucradas también requerirán de pruebas, tales como factura original o copia certificada de la misma.

En caso de que el embarque se dañe pierda o demore se deberá presentar una reclamación por escrito al transportista que aceptó el embarque. Si se llegaran a descubrir algún tipo de daño o pérdida al momento del embarque se deberá de informar al Agente transportista que efectúa la entrega para que se haga la anotación en el recibo de la entrega.

En cuanto a la carga nacional en México, el transportista se apega a lo establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación, Art. 350; donde se indica que en caso de pérdida, avería o retraso de la carga, se deberá presentar la reclamación correspondiente dentro de un término de 3 días. Las acciones para exigir pago de indemnización prescribe a los 90 días.

a) Reclamar al transportista.- Presentar dentro del término que se señala en el documento de embarque la reclamación respectiva.

b) Dar aviso a la aseguradora.- El asegurado asume la obligación de dar aviso a la compañía aseguradora tan pronto como tenga conocimiento de que la mercancía sufrió algún daño.

c) Obtener certificado de daños.- En caso de haber en el lugar donde se requiere la inspección, se debe recurrir con el ajustador de la aseguradora con el fin de obtener el certificado de daños. De no haber ajustador de la aseguradora en su lugar, se puede recurrir a un Agente local, de preferencia si es de amplio reconocimiento o en su defecto a un notario público a una autoridad judicial local.

d) Presentar reclamación.- Se presentará por escrito a la compañía de seguros, en suficiente detalle acompañada de:

- Carta de reclamo estimado el valor del siniestro.

- Copia de: factura comercial, conocimiento de un embarque, pedimento aduanal, certificado de daños y carta de reclamo presentada al transportista.

A continuación se presenta un cuadro sinóptico de información importante en el Seguro de Carga.

Seguros de Carga

Bienes cubiertos	Cualquier tipo de mercancía que compre, venda o traslade el asegurado
Vigencia del seguro	Comienza cuando los bienes quedan a cargo de los portadores y cesa 48 hrs. de días hábiles después de llegar al destino estipulado o entregados al consignatario, si esto ocurre primero.
Riesgos cubiertos	Daños materiales por: <ul style="list-style-type: none">- Incendios- Rayos- Explosiones- Caída de Aviones
Protección adicional	Los bienes quedan amparados al sobrevenir: <ul style="list-style-type: none">- Desviación- Cambio de ruta- Transbordo- Otra variación del viaje Se pagará una prima adicional por cualquiera de estos conceptos.
Riesgos adicionales	<ul style="list-style-type: none">- Por falta de bulto o por entero, (robo o extravío) Exclusión: Falta de contenido en los bultos y el robo en bodegas. <ul style="list-style-type: none">- Mojadura Exclusión Daños por humedad del medio ambiente. <ul style="list-style-type: none">- Merma: directamente por rotura del envase.- Huelga y alborotos populares.- Avería- Piratería del piloto o tripulación.
Riesgos cubiertos mediante convenio expreso	
Extensión de la cobertura	<ul style="list-style-type: none">- Bodega para embarque- Cobertura desde la bodega remitente hasta la bodega del consignatario.

3.12. Formas de Pago del Flete

3.12.1. Pre-pagado

Pago en el país donde comienza el transporte

El pago de tarifas y cargos en el país del comienzo del transporte se hará como a continuación se indica:

A. En la moneda local del país donde se inicia el transporte.

B. La moneda local que se indica en el conocimiento aéreo o Guía Aérea debe convertirse en moneda de pago tomando como tipo de cambio el cambio bancario local.

En México los fletes se pagan en Dólares Americanos (dólares) o Pesos Mexicanos convertidos al tipo de cambio que marca la Guía Aérea. El motivo por el cual se paga en Dólares Americanos es porque las tarifas que se aplican, bajo los estándares IATA están marcados en dólares; esto es por motivos económicos de nuestro país.

3.13.2. Por Cobrar

Pago de expediciones "a porte debido"

Conversión a la moneda de pago.

El pago de tarifas y cargos en la moneda del país de pago se efectuara como sigue:

1. La moneda indicada en el conocimiento aéreo o Guía Aérea, se convertirá a la moneda del país de pago aplicando el cambio bancario local de venta.

2. El tipo de cambio a aplicar para porte debido será el que este en vigor en la fecha en la cual se envía al destinatario el aviso de llegada de la expedición.

Normalmente existen cobros en destino cuando el embarcador en sus términos de venta a acordado con su cliente que el flete aéreo lo pagará el consignatario al arribo de la mercancía. Los términos bajo los cuales se paga se rigen por los estándares que marca IATA y existen dos formas para pagar, la primera es en la moneda que marca la Guía aérea, que pueden ser dólares, o marcos alemanes, etc., o la segunda, pagar en la moneda local del país convertida al tipo de cambio en que se realiza la entrega de los documentos al consignatario.

3.13.3 Fijación del Tipo de Cambio

Todas las Líneas Aéreas y las agencias de carga afiliadas a IATA para la emisión de Guías Aéreas, deben indicar dentro de la Guía Aérea el tipo de cambio del día en que es cortada dicha guía.

El tipo de cambio que se debe aplicar es el que emite el Banco de México y se le conoce como "SIX"; IATA como un servicio para sus agentes asociados proporciona diariamente este tipo de cambio en sus oficinas, a través de una línea telefónica. Es muy importante checar que contenga el tipo de cambio de la fecha en que se corta la Guía ya que esto es base para el pago de los fletes y servicios de la Agencia Aduanal y de carga.

3.13.4 Otras formas de pago

Dentro de los servicios de un Agente de Carga y/o Agente Aduanal, muchas ocasiones ofrecen crédito tanto del flete como de sus servicios para sus clientes, el tiempo de crédito que se ofrece depende de las políticas internas de cada agencia.

El obtener un crédito por parte de las diversas agencias, permite tener un ventaja en el flujo monetario de las empresas, ya que esto le permite manejar mejor sus fondos.

El exportador debe de conocer que el comprobante fiscal de un flete aéreo es la propia Guía Aérea, esto está manifestado en la regla 29 de la Resolución Miscelánea publicada en el Diario Oficial de la Federación del día 28 de Marzo de 1994 , que dice:

"Las Guías Aéreas de carga expedidas por las Líneas Aéreas en formatos aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o por la International Air Transport Association (IATA), respecto a los servicios amparados por dichos documentos, servirán como comprobantes para la Deducción y Acreditamiento que proceda conforme a las Disposiciones Fiscales, sin que deban expedir comprobantes distintos de los señalados en este párrafo, respecto a esos servicios".

Los servicios extras que manejan las Agencias de Carga, tales como: manejo de carga, corte de guía, envío de correspondencia, etc., deben estar manifestados en una factura con los requisitos generales que marca la Ley Hacendaria.

3.12.4. El Contrato de Transporte de Carga Aérea

Cuando se decide enviar el producto por avión, así como por cualquier otro medio de transporte, existen derechos y obligaciones las cuales es muy importante conocer. En trayecto origen-destino final pueden ocurrir discrepancias, errores, robo, maltrato de la carga, etc., los cuales deben estar contemplados legalmente en alguna ley o contrato.

En el caso de las Líneas Aéreas transportistas contemplan en el reverso de la Guía Aérea el Contrato de Transporte de Carga Aérea, el cual se aplica automáticamente al llenado de la Guía Aérea ya sea por el exportador o por su Agente de Carga en su representación.

El transportista o su Agente autorizado puede cumplir, aunque no esté obligado, con las formalidades requeridas por las aduanas y otras autoridades gubernamentales por cuenta y en nombre del exportador. El exportador está obligado a cumplir todas las formalidades aduaneras y normas requeridas por los gobiernos de los países de salida, llegada y sobrevuelo, relativas al empaquetado, transporte y entrega de la mercancía incluyendo la facilitación de dicha información y documentación cuando el cumplimiento de estas formalidades lo exija; teniendo en cuenta que el transportista no está obligado a averiguar la veracidad o la suficiencia de la información exigida sobre la información, documentación o etiquetado.

Responsabilidades

La responsabilidad al enviar una carga por avión recae bajo un marco jurídico que comprende:

Ley de Aviación Civil (México, 1995) Art. 48 y 56 específicamente, Convenio de Chicago (Internacional, 1944) y Convenio de Varsovia (Internacional 1929).

Es importante mencionar el artículo 48 de la Ley de Aviación Civil ya que este nos muestra claramente el concepto del contrato de carga aérea y de las responsabilidades, este artículo nos dice que:

".....Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Este contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de carga se sujetará a lo dispuesto en los tratados y en esta ley..."²²

Condiciones del contrato

A continuación se citaran las condiciones más relevantes de un contrato de carga aérea, como ya se mencionó anteriormente, dicho contrato se encuentra en la parte posterior del porte o Guía Aérea por lo general en las copias que le corresponden al cliente que remite la carga, la del Agente y la del transportista.

Se entiende que al aplicarse la Guía Aérea tanto el Remitente o embarcador, transportista y el Agente de Carga conocen los términos de este contrato y se apegarán estrictamente a los términos que este contiene.

Responsabilidad máxima del transportador

Si el transporte involucra un destino final o escala en otro país distinto al país de origen, la Convención de Varsovia aplica para determinar los límites de responsabilidad del transportador con respecto a la pérdida, daño o demora del embarque, una indemnización de 20.00 dólares por kilogramo. Salvo el caso de que el remitente declare un valor superior y haya pagado el cargo suplementario que corresponde, es decir, se declare el valor en la casilla de la Guía Aérea "Valor declarado para el Transporte".

"Transportador se entenderá como las Líneas Aéreas que transportan bienes y materiales, o cualquier servicio inherente al transporte aéreo. El vocablo convención significa la Convención para la unificación de algunas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o bien, el protocolo de La Haya de 1955."²³

²² Ley de Aviación Civil, 12 de Mayo de 1995, Art. 48, México.

²³ Contato de Carga Aérea, Fuente: Anverso de la Guía Aérea de las distintas Líneas Aéreas que operan en México.

- En la Guía Aérea aparecen como se vió anteriormente, el nombre del transportista que podrá estar abreviado, la tarifa que se está aplicando, aeropuerto de origen y los puntos de escala acordados, entre otros aspectos que son bases para poder aclarar cualquier anomalía con la empresa transportista.
 - El transportista tiene un compromiso especificado dentro de este contrato que es el de completar el transporte en un tiempo razonable, facultando al transportista en sustituir transportadores alternos o equipos de vuelo y además para que sin existir un previo aviso y vigilando los intereses del embarcado, sustituya la transportación por otros medios.
 - El transportista esta autorizado a seleccionar y/o cambiar la ruta original mostrada en la cara de la guía.
 - Sujeto a las condiciones prescritas, el transportador será responsable por las mercancías durante el tiempo que permanezcan bajo su custodia o la de su Agente.
 - La persona a quien se le debe entregar el embarque debe reclamar por escrito en los casos de:
 - 1) Daños visibles a las mercancías, inmediatamente después de descubierto el daño y a más tardar 14 días desde el recibo de las mercancías.
 - 2) Otros daños a las mercancías, dentro de los primeros 14 días recibidas las mercancías.
 - 3) Demora dentro de los 21 días de la fecha de que las mercancías fueron entregadas para su transporte.
 - 4) No entrega de la mercancías, dentro de los 120 días a partir de la fecha que se expidió la Guía Aérea.
- La reclamación deberá ser por escrito al transportador a quien pertenece la guía o al primer o último transportador quien llevó a cabo la transportación cuando ocurrió la pérdida, daño o demora.

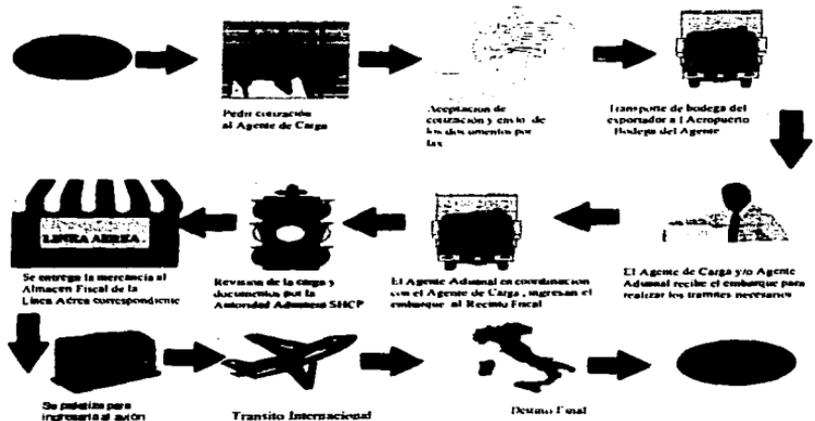
Validez y duración del contrato de transporte

"La validez del contrato de transporte comienza cuando se "corta la Guía ", es decir, en el momento que la Guía Aérea. es firmado en nombre del exportador o en su nombre, es firmado por el transportista o en su nombre por un Agente de Carga aprobado por el transportista emisor.

*La validez del contrato de transportista expira cuando se entrega la expedición al destinatario que figura en la Guía Aérea."*²⁴

²⁴ IATA. The Air Cargo Tariff, General Rates Book: Abril 1996.

4. Proceso General de Exportación por avión





Pedir cotización al Agente de Carga

El exportador al tener ya su embarque listo para el envío, le pide al Agente de Carga le cotice el monto del flete aéreo, y demás servicios que requiera, tales como la recolección de la mercancía en la bodega u oficina del exportador al aeropuerto o bodega del Agente de Carga.

Es necesario que el exportador exponga el tipo de mercancía a enviar, así como piezas, peso y dimensiones del embalaje a utilizar; además de pedir que en la cotización que recibirá especifique la línea(s) aérea(s) a utilizar, tiempo en tránsito de la mercancía desde el origen hasta destino final, así como el costo de sus servicios.

Esta cotización el exportador la someterá a los procedimientos de compra que establezca su empresa.



Una vez aceptada la cotización se envía la mercancía junto con los documentos originales necesarios, además de enviarlos previamente por fax, con la finalidad de agilizar los trámites, y checar la existencia de posibles errores o dudas por parte del Agente de Carga.

Se envía principalmente la Carta de Instrucciones del Exportador, Factura Comercial, Lista de empaque y Certificado de Origen.



Transporte de bodega del exportador al Agente de Carga en la Bodega del Aduana

Una vez listo el producto y empacado se tiene que transportar. Este transporte puede ser de el mismo exportador o contratar el servicio para que su mercancía sea llevada al aeropuerto, en muchas ocasiones el Agente de Carga o el Agente Aduanal ofrece este servicio.

Independientemente de quien realiza este servicio siempre el operador del transporte debe de llevar la factura que ampare la mercancía o el talón de servicio, dado que si en el camino fuese detenido por alguna autoridad pueda demostrar la propiedad de la mercancía que este transportando.

Cuando el servicio es arrendado generalmente no incluye seguro ni maniobras (carga y descarga de la mercancía).

Cuando se hace la entrega del Agente se debe de hacer una revisión minuciosa de que la mercancía llegue en condiciones normales y completas, en algunos casos cuando se trata de mercancía que necesita de refrigeración se checa el medidor de temperatura de la caja de el camión para así cotejar con la que se muestra en las condiciones del documento donde viene especificadas estas. En otros casos las cajas de los camiones vienen selladas para que no sean violadas y falte mercancía, generalmente estos sellos tienen un folio que debe de coincidir con el documento que se entrega el operador a la persona que recibe la mercancía.



El Agente de Carga recibe Agente
Almacén recibe el empaque para
realizar los trabajos necesarios.

El Agente de Carga recibe la mercancía y tiene un estricto control con la revisión de la mercancía, con revisión nos referimos a que esta llegue en buen estado en buen estado y completa.

Una vez recibida la mercancía se revisa toda la documentación para proceder a documentarla, se hace la reservación con la Línea Aérea para que se la puedan llevar al Almacén Fiscal correspondiente, estando completa y documentada

El Agente de Carga se coordina con el Agente Aduanal para realizar el despacho aduanal y/o entrega de el embarque al almacén.

Es de gran importancia que toda la documentación que envía el exportador coincida con lo real .



11 Agente Aduanal de inspeccionar una o más cargas, según el tiempo, al Recinto Fiscal

Es necesario que la carga este con margen de tiempo aproximadamente 2 o 3 horas para que esta pueda ser ingresada por el Agente Aduanal al recinto fiscal.

Se tiene que tener mucho cuidado en que los documentos estén bien elaborados y poseer todos; dado que con la falta de alguno de estos puede ocasionar que la mercancía no ingrese al recinto fiscal a tiempo y pierda su vuelo, quedándose la mercancía, ocasionando demoras y pérdidas .

Muchas veces, cuando la mercancía no fue ingresada hay que esperar a que lo sea y volver a hacer una nueva reservación aérea para que la misma se la puedan llevar a sus destino.



Revisión de la carga y documentos por la Autoridad Aduanera SIIICP

Se presenta la mercancía en el Sistema Aduanal Aleatorio junto con el pedimento y documentos, esto es con la finalidad de que las Autoridades aduaneras antes de la salida de la mercancía revise su contenido, además de corroborar que los datos referentes a la naturaleza del producto, piezas y peso sean los manifestados en los documentos.

El proceso se asimila al proceso de pasajeros, es a través de un semáforo en el cual el color verde significa "No Revisión Física", y el Rojo es una "Revisión Física". Se debe considerar en cualquier momento la posibilidad de una revisión física, por lo que se debe tomar tiempo de sobra para el ingreso al Almacén Fiscal correspondiente.



Se entrega la mercancía al Almacén Fiscal de la Línea Aérea correspondiente.

En este caso se entrega la mercancía al Almacén Fiscal de Línea Aérea correspondiente. A partir del momento de entrega a la Línea Aérea esta se hace responsable de la carga, bajo los términos del contrato de transporte aéreo.

La Línea Aérea hace la programación y planeación para ver la forma en que distribuirá el peso y la mercancía para que el avión no tenga ningún problema en su viaje, por eso también es muy importante que la mercancía se encuentre a tiempo para que se hagan todas estas operaciones.



Se paletiza para ingresarla al avión

Una vez entregada la mercancía al Almacén Fiscal de la Línea Aérea correspondiente se paletiza la mercancía para ingresarla al avión, esta operación es muy importante dado que existe una serie de operaciones por parte de la Línea Aérea.

Estas operaciones son básicamente: La preparación, programación, distribución y pesos en el avión para empezar a ingresar la mercancía a el avión, para la Línea Aérea es mucho muy importante que se les de el peso y dimensiones de la mercancía que se va a transportar para que la línea empiece a hacer su programación de espacios y ordenes que ocupa la mercancía a exportar.

La Línea Aérea separa toda la mercancía que enviará procurando mantener los bultos o cajas del mismo consignatario juntos para evitar pérdidas y maniobras innecesarias.



Tránsito Internacional

El tránsito Internacional puede durar algunas horas e incluso días, esto depende la ruta por la cual va a volar la mercancía. Es muy importante asegurar con la Línea Aérea, el espacio en todas las tramos, si es que existen conexiones.

La Agencia de Carga tiene la obligación de informar y confirmar al exportador:

- Vuelo y fecha de salida
- Vuelo y fecha de conexión
- Vuelo y fecha de llegada a destino



Como se mencionó anteriormente, la labor de un Agente de Carga no termina al enviar una mercancía, por el contrario termina al entregar la mercancía al cliente en destino según las instrucciones del exportador.

Muchas veces implicará diversos procesos según el tipo de servicio requerido, es decir si se desea puerta a puerta implicará realizar los trámites aduaneros en destino; o si por el contrario desea entregar la mercancía en el aeropuerto el proceso llegará a su fin.

5. CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación se ha presentado los elementos más importantes del proceso de exportación por vía aérea, enfatizando sus fortalezas y debilidades, así como también su funcionamiento.

La necesidad de intercambiar bienes y servicios con el exterior seguirá siendo un rubro muy importante dentro de la economía del País contribuyendo en parte a un mayor ingreso el cual se refleja en mejores condiciones económicas en el país.

La transportación es un factor importante dentro del comercio internacional, ya que una mala decisión puede repercutir en el éxito o fracaso del proyecto de exportación. Afectando a su vez el precio final del producto exportado

El transporte aéreo es actualmente un pilar muy fuerte de las economías en todo el mundo. El volumen de carga transportada por avión expresada en toneladas y comparado con el total mundial transportado por cualquier vía indica que una pequeñísima parte se manejó por avión, pero si consideramos el valor de los productos transportados ésta supera el 30% del valor mundial.

En la actualidad el transporte de carga aérea está destinado a ciertos productos, los cuales muchos de estos son sensibles a las condiciones estacionales. Ya que si estos no llegaran con prontitud a sus destino pueden ocasionar pérdidas, merma o demora; trayendo esto como consecuencia fuertes pérdidas económicas a los exportadores.

Dentro del transporte de carga aérea se deberá hacer una evaluación significativa de los aspectos involucrados en el transporte aéreo de carga cubriendo los costos y consideraciones que si se adoptan paso a paso como hemos sugerido se podrá obtener un mayor aprovechamiento del uso del transporte aéreo de carga.

Para que el proceso de exportación tenga éxito en todas sus fases, es necesario tener un adecuado control y conocimiento de lo que implica exportar por avión, como, documentación, permisos y trámites, etc.

En México, desgraciadamente no existe suficiente información al respecto al proceso de exportación por avión, y ésta se concentra principalmente en Agentes Aduanales, Agentes de carga y personal involucrado de las Líneas Aéreas; lo que ha provocado que los exportadores utilicen otros medios de transporte, sin conocer las ventajas y ahorros que se pueden obtener a través del uso del transporte de Carga Aérea; es necesario más información acerca de este tipo de transporte para reconocerlo y aceptarlo como un medio normal de transporte dentro del proceso de exportación.

7. RECOMENDACIONES

El exportador debe de tomar en consideración las siguientes recomendaciones:

- **Se debe asegurar que la documentación que se requiere este completa y clara; esto incluye tener los permisos de salud, facturas y certificados de origen y demás documentos necesarios para su exportación; esto le agilizará al Agente de Carga y al Agente Aduanal su labor para el correcto envío del producto. Si se desconoce la documentación necesaria el Agente Aduanal y el Agente de Carga pueden asesorarle a un bajo o nulo costo .**
- **El envío correcto de los documentos junto con la carga ayuda al importador a agilizar el desaduanamiento en el país de origen, por lo que se recomienda que estén completos y correctos en su llenado.**
- **Tómese el tiempo necesario para elaborar la carta de Instrucciones, ya que con este documento se basa el Agente de Carga para emitir la Guía Aérea, cuide detalles como nombre y dirección completo del consignatario; en algunas aduanas son muy exigentes y si no esta completo los datos del consignatario puede ocasionar multas e incluso pérdida de tiempo que se refleja en altos costos de almacenaje. Incluya siempre un número telefónico para la notificación de llegada del embarque a destino.**
- **La mercancía es importante que se encuentre relacionada conforme a la factura comercial o lista de empaque, es recomendable anotar los números de serie de los productos en caso de que los tengan.**
- **El emplear un Agente de Carga para el movimiento de carga aérea ayuda en gran parte al exportador, ya que el Agente de Carga está en la posibilidad de auxiliar en la planeación del manejo de los embarques y cálculos de costos; así como resolver problemas de transporte sin costo alguno.**
- **La elección de la Línea Aérea que transportará su mercancía y la ruta de salida es decisión del exportador, el Agente de Carga podrá sugerir por su experiencia la mejor Línea Aérea que tenga la mejor combinación de tarifa y servicio, así como la disponibilidad de espacio; pero la decisión en puramente del exportador.**
- **Es necesario coordinar la entrega de la mercancía con su Agente de Carga o Agente Aduanal según su preferencia, manteniendo un mínimo de 2 a 3 horas de anticipación al vuelo de salida, debido a la labor de etiquetado y despacho aduanal.**

- Evite los servicios con escalas o cambios de equipo, ya que muchas veces se presta a sufrir pérdidas, daños e incluso demoras en el tiempo en tránsito, lo cual se refleja en pérdidas monetarias.
- Es importante que conozca los riesgos que están expuestas las operaciones de exportación, principalmente los derivados de factores políticos o catastróficos, por ello conviene dependiendo del mercado a exportar la existencia de un seguro de carga o algún otro tipo de garantía.
- Conviene tener un amplio conocimiento sobre cartas de crédito este instrumento es ampliamente utilizado en operaciones comerciales, cuando el exportador requiere tener la certeza de recibir el pago.
- Asesórese según el mercado que desea exportar en varios aspectos, por ejemplo: si existen beneficios arancelarios para sus productos, esto puede convertirse en una estrategia de venta.

7. BIBLIOGRAFÍA

Aerovías de México
Manual de Carga.
México, 1996.

Banco Nacional de Comercio Exterior
El Ciclo Exportador y los Servicios de Apoyo.
México, 1996.

Banco Nacional de Comercio Exterior S.N.C.
Guía Básica del Exportador.
México, 1996.

Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT
Forum de Comercio Internacional
Interés del Transportador Aéreo para los Importadores.
3/1990 Julio-Septiembre
Volumen XXVI.

Dirección General de Aeronáutica Civil
La Aviación Mexicana en Cifras 1989-1996.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
México, 1996.

Esparza, Rafael
Historia de las comunicaciones en México "La Aviación".
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
México, 1987.

Instituto de Capacitación Internacional de Carga Aérea S.C.
Manual Básico de Carga Aérea Internacional
México, 1995.

International Air Transport Association
The Air Cargo Tariff TACT Normas
Publicado por International Publications B.V.
México, 1996.

López Zavala Jesús
Medios de Transporte Internacional
Banco Nacional de Comercio Exterior S.N.C.
México, 1996.

Lufthansa
Manual de Carga Aérea.
México, 1996.

Montero, Rosa María
Colegio Holandés. Módulo Transporte Aéreo
Diplomado en Transporte de Mercancías
México, 1996.

Organización de Aviación Civil Internacional
Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional.
México, 1996.

Ortega, Alcocer Gabriel
Carga Aérea.
Editorial Trillas
México, 1989.

Sagahon, Hervert Homero
Manual Práctico de Comercio Exterior.
Ofiscal Editores
México, 1994.

8. ANEXOS

8.1. Características de las aeronaves

Los aviones de fuselaje ancho tienen una amplitud de cabina suficiente para las plazas normales de pasajeros, divididas en tres grupos, por dos naves laterales.

Las bodegas principales de carga en la cubierta inferior están equipadas para llevar carga en contenedores y palets, la carga suelta se estiba en la bodega para carga a granel.

Un ejemplo de estos aviones son:

AIR BUS INDUSTRIES	A300-B, A310
BOEING	B747, B767
Mc DONNELL DOUGLAS	DC-10

Los aviones convencionales y de fuselaje amplio también pueden dividirse en:

Aviones exclusivos de carga o cargueros

Aquellos que transportan carga y correo en la cubierta inferior.

Aviones de pasajeros

Aquellos que tienen capacidad para transportar a los pasajeros en la cubierta principal y la carga en la cubierta inferior.

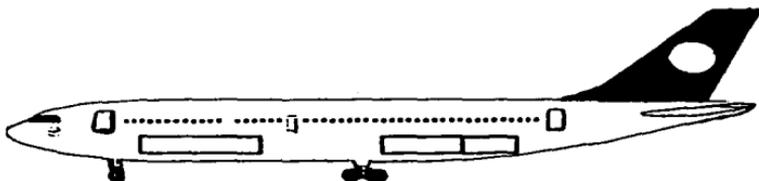
Aviones mixtos (Pasajeros/Cargueros)

Son aquellos en donde la carga y los pasajeros se transportan en la cubierta principal. También se transporta carga y correo en la cubierta inferior.

En este tipo de aviones se encuentra un compartimento llamado BULK en el que se estiba correo y paquetes pequeños, la capacidad en peso bruto de este compartimento es de 450 kilos y está ubicado en la parte trasera de la panza del avión o cubierta inferior.

A continuación se detallan los tipos de aviones mencionados anteriormente:

Airbus 300-600



Compartimentos de carga:

Avión de cabina ancha para pasajeros y carga con tres compartimentos en la bodega inferior.

Capacidad:

Capacidad total de carga: aproximadamente 11,000 kg.

Compartimento de carga delantero:

12 contenedores LD3 ó 4 pallets.

Compartimento de carga posteriores: 10 contenedores LD3

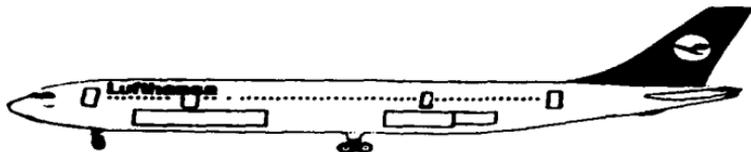
Compartimento de carga para paquetería

Medidas (ancho alto), de las puertas de carga en cm.:

Puerta delantera 270 X 170, posterior y 181 X 167

Puerta para paquetería: 95 X 95

Airbus 310-200/300



Compartimentos de carga:

Avión de cabina ancha para pasajeros y carga con tres compartimentos en la bodega inferior.

Capacidad:

Capacidad total de carga: aproximadamente 8,000 kg.

Compartimento de carga delantero:

8 contenedores LD3 ó 3 pallets.

Compartimento de carga posteriores: 6 contenedores LD3

Compartimento de carga para paquetería

Medidas (ancho alto), de las puertas de carga en cm.:

Puerta delantera 270 X 170, posterior y 181 X168

Puerta para paquetería: 95 X 95

Boeing-747 Versión Combi



Compartimentos de carga:

Jumbo combinado para pasajeros y carga con compartimento de carga en la cubierta y 3 compartimentos de carga en la bodega inferior.

Capacidad:

Capacidad total de carga: aproximadamente 30,000 kg.

Compartimento de carga en la cubierta superior:

7 contenedores de 10 pies o 5 contenedores de 10 pies y una paleta o contenedor de 20 pies.

Compartimento de carga en la bodega inferior delantera:

16 contenedores LD3 o 5 pallets o contenedor LD7.

Compartimento de carga en la bodega inferior posterior:

14 contenedores LD3 o 4 pallets o contenedores LD7 y 2 contenedores LD3.

Compartimento de carga para paquetería.

Medidas (ancho alto), de las puertas de carga en cm.:

Compartimento superior:

- Puerta lateral de carga: 340 X 304

Bodega inferior:

- Puerta delantera 264 X 168, posterior 264 X 168

- Puerta para paquetería: 112 X119

Boeing 747-200F (Carguero)



Compartimentos de carga:

Jumbo jet de carga con cubierta superior y tres compartimentos de carga y 3 compartimentos de carga en la bodega inferior.

Capacidad:

Capacidad total de carga: aproximadamente 100,000 kg.

Compartimento de carga en la cubierta superior:

29 contenedores de 10 pies o 12 contenedores de 20 pies y 5 contenedores de 10 pies o pallets.

Compartimento de carga delantero, cubierta inferior:

5 pallets o contenedores LD7.

Compartimento de carga posterior, cubierta inferior:

4 pallets o contenedores LD7 y 2 contenedores LD3.

Compartimento de carga para paquetería.

Medidas (ancho alto), de las puertas de carga en cm.:

Compartimento superior:

- Puerta delantera (abajo de la cabina de pilotos en la "nariz" del avión):
356 X 249.

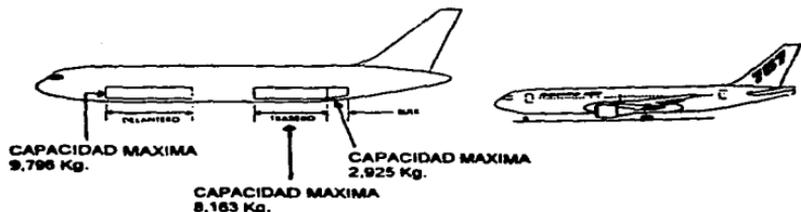
- Puerta lateral posterior: 340 X 304

Bodega inferior:

- Puerta delantera 264 X 168, posterior 264 X 168

- Puerta para paquetería: 112 X 119

Boeing 767-200



Compartimentos de carga:

Avión cabina ancha para pasajeros y carga con tres compartimentos en la bodega inferior.

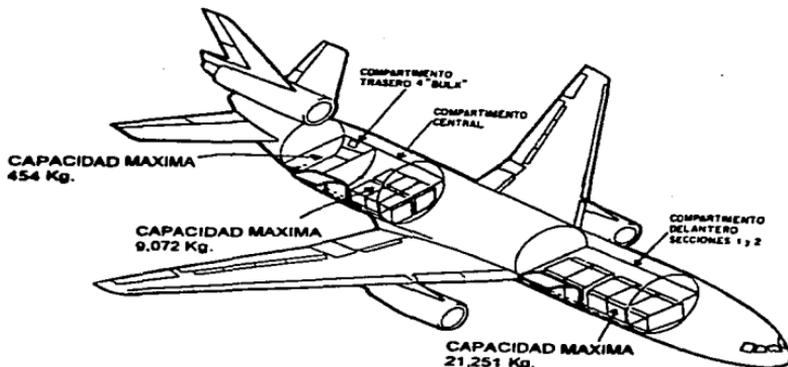
Capacidad:

Capacidad total de carga: aproximadamente 25,000 kg.
Compartimento de carga delantero: 9,796 kg.
Compartimento de carga central: 8,163 kg.
Compartimento de carga para paquetería: 2,925 kg.

Medidas (ancho alto), de las puertas de carga en cm.:

Puerta delantera 340 X 175, Central y 178 X 175
Puerta para paquetería: 96 X 114

DC10-15



Compartimentos de carga:

Avión de carga con tres compartimentos.

Capacidad:

Capacidad total de carga: aproximadamente 35,000 kg.

Compartimento de carga delantero: 21,250 kg.

Compartimento de carga central: 9,072 kg.

Compartimento de carga para paquetería: 454 kg.

Medidas (ancho alto), de las puertas de carga en cm.:

Puerta delantera 264 X 168, Central y 178 X 168

Puerta para paquetería: 76 X 91

**DOUGLAS DC 8-73 F
(Carguero)**



Compartimentos de carga:

Avión de carga con cubierta superior y 4 compartimentos en la bodega inferior.

Capacidad:

Capacidad total de carga: aproximadamente 45,000 kg.

Compartimento de carga en la cubierta superior:

18 pallets o contenedores LD7.

Compartimento de carga delantero/posterior en las bodegas inferiores:

Paquetería.

Medidas (ancho alto), de las puertas de carga en cm.:

Compartimento superior:

- Puerta lateral: 355 X 208

Bodega inferior:

- Compartimento delantero, puerta 1: 137 X 160, puerta 2: 91 X 111

- Compartimento posterior, puerta 3: 137 X 160, puerta 4: 91 X 111

8.2. Terminología del Transporte de Carga Aérea

Acuerdo Interlínea

Un contrato entre dos o más transportistas para facilitar el intercambio de tráfico entre las partes contratantes.

Agente

Persona u organización autorizada para llevar a cabo actos en beneficio de otra persona u organización.

Agente Aduanal

Es un Agente especializado en los despachos de aduana ya sean de exportación o de importación.

Agente del destinatario

Es un Agente de aduanas u otra clase de Agente designado para prestar servicios de despacho de aduanas al destinatario.

Agente de Carga IATA

Es un Agente reconocido y aprobado por la IATA, propuesto por un transportista y autorizado por éste para recibir expediciones, emitir sus conocimientos aéreos y cobrar cargos; está autorizado para promover y vender la transportación de carga aérea recibiendo por ello una comisión establecida.

Arreglos por adelantado

Significa que el embarcador debe establecer contacto con el transportista antes de entregar el embarque.

Avión carguero

Cualquier avión, que no sea de pasaje, que transporte mercancías o propiedades.

Carga

Equivale al término "mercancía" y significa cualquier cosa transportada o destinada a ser transportada en una aeronave: no se considera carga al correo o cualquier otro tipo de mercancía transportada bajo términos de una convención postal internacional, o el equipaje (incluyendo efectos personales que acompañan al pasajero), o propiedades del transportista; sin embargo se considera carga al equipaje no acompañado amparado por un conocimiento aéreo.

Carga en transbordo

La carga que llega a un punto en un vuelo y continúa desde allí por medio de otro vuelo del mismo transportista o del transportista en conexión.

Carga en tránsito

La carga que llega a un punto y continúa en ese punto en el mismo vuelo.

Carga general

Cualquier expedición que no contenga carga valiosa y a la que se aplican las tarifas generales de carga.

Carga valiosa

Se refiere a embarques que tengan un valor declarado para transporte igual o superior a 1000 dólares por kg. o su equivalente o que contengan uno o más de los siguientes artículos: oro en cualquiera de sus formas, metales de platino (osmio, iridio, paladio, rutenio, rodio), platino en cualquiera de sus formas, rubies, esmeraldas, zafiros, ópalos, joyería, perlas reales.

Cargo

La cantidad que se pagará por el transporte de mercancías, basadas en las tarifas aplicables para dicho transporte, o las cantidades que pagarán por servicios incidentales especiales que estén conectados con el transporte de dichas mercancías.

Cargo combinado

Una cantidad que se obtiene de la combinación de dos o más cargos publicados.

Cargo conjunto

Equivale al término cargo interlínea y es un cargo que se aplica para el transporte por las líneas de dos o más transportistas y se publica como una sola cantidad.

Cargo local

Es un cargo que se aplica al transporte de una expedición entre dos puntos, sin tener en cuenta el peso y el volumen.

Carga Húmeda (wet cargo)

Una expedición que contenga líquidos o que por su naturaleza pueda destilar líquidos o emitir grandes cantidades de humedad.

Cargo perecedero (perishable cargo)

Mercancías que pueden deteriorarse después de un cierto periodo de tiempo, o por estar expuestas a temperaturas diversas, humedades u condiciones adversas.

Cargo por adelantado

Un cargo pagado por un transportista a un Agente o a otro transportista, que el transportista que efectúa la entrega cobra al destinatario. El objeto de tales cargos es cubrir gastos de acarreo por parte del Agente o gastos de acarreo por parte del Agente o gastos incidentales pagados por este u otro transportista por cuenta del exportador.

Cargo por peso

El cargo por el transporte de mercancías basado en su peso.

Cargo por valor

Un cargo por el transporte de mercancías basado en el valor declarado para el transporte de dichas mercancías.

Cargo por volumen

Es el cargo por el transporte de mercancías basado en el volumen del embarque, tomando 6000 centímetros cúbicos por kilo.

Cargo publicado

Es la cantidad que se da a conocer específicamente en las tarifas publicadas por los transportistas.

Cargo directo

Es el cargo total que se hace por el transporte desde el punto de origen hasta el punto destino, pudiendo ser cargos en común o combinación de cargos.

Cargos de pago en destino

Que equivale al término " Fletes a cobrar" son los que se anotan en el Conocimiento aéreo para cobrar al destinatario.

Cargo vulnerable

Merchandises sin valor declarado pero que requieren un manejo especial de seguridad; o expediciones vulnerables al robo o hurto.

CASS, sistema de compensación de cuentas bancarias.

Un sistema de compensación y establecimiento de cuentas entre compañías CASS, participantes y co-participantes por una parte y Agentes de carga IATA por la otra.

Certificado de Origen

Documento emitido para certificar la procedencia de la mercancía.

C.O.D.

Pago a la entrega. el transportista cobra un pago del destinatario y remite la cantidad al exportador.

Condiciones de transporte

Son los términos y condiciones generales establecidas por un transportista para su propio transporte.

Condiciones del contrato

Los términos y condiciones que figuran en el Conocimiento Aéreo.

Conocimiento Aéreo

Es un documento que con éste título se emite por cuenta del exportador y que prueba el contrato entre el transportista y el exportador para el transporte de mercancías por las rutas del transportista.

Conocimiento Aéreo Directo

Un conocimiento aéreo que cubre todo el transporte desde el punto de partida hasta el punto de destino de la expedición.

Conocimiento Aéreo Neutral

Un Conocimiento Aéreo en el que no figura el transportista emisor.

Consolidador

Es una persona física o moral cuyo nombre aparece en la Guía Aérea como la parte a la que se deben entregar las mercancías por parte del transportista.

Contrato Charter

Un acuerdo especial por el cual, mediante una operación concertada, el transportista pone a disposición del exportador toda la capacidad del avión.

Convenio de Varsovia

La Convención para la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Transporte Internacional por Aire, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o dicha Convención enmendada por el Protocolo de la Haya de 1955, cualquiera que pueda aplicarse al transporte.

Costo, seguro y flete (CIF)

Son todos los cargos que se ocasionan por el transporte de las mercancías hasta el punto de destino, los paga el vendedor de dichas mercancías.

Descuento por cantidad

Un porcentaje de reducción de la tarifa basado en la cantidad.

Destino

El último punto de parada que figura en el contrato de transporte.

Destinatario

La persona cuyo nombre figura en el Conocimiento Aéreo como aquella a la que el transportista debe entregar las mercancías.

Dispositivo Unitario de carga

Cualquier tipo de contenedor en el cual se puede transportar una expedición sin importar que el contenedor sea o no considerado como equipo de la aeronave.

Documentos de embarque

Son todos aquellos documentos diferentes al contrato de transportación requeridos para facilitar la recepción o entrega de los embarques o expediciones. Estos pueden ser facturas consulares, permisos de exportación, listas de empaque, certificados de origen, facturas comerciales, etc.

Documentos de transporte

Contratos o recibos de transporte necesarios para poder enviar o recibir expediciones.

Envío consolidado

Un envío múltiple de paquetes que ha sido originado por más de una persona, cada una de las cuales ha hecho un acuerdo para el transporte aéreo con otra persona diferente a un transportista regular.

Las condiciones inherentes que se aplican a ese acuerdo pueden o no, ser las mismas que las que aplica el transportista regular para el mismo transporte.

Expedición

Equivale al término "consignación", significa uno o más bultos de mercancía aceptados por el transportista de un exportador, entregados simultáneamente en un mismo lugar, recibidos formando parte de un solo lote, amparados por un sólo conocimiento aéreo, consignados a un solo destinatario y a una sola dirección en destino.

Expediciones mixtas

Una expedición compuesta por diferentes mercancías, artículos y objetos embalados o atados juntos o contenidos en paquetes separados.

Exportador

El exportador o consignador es la persona cuyo nombre figura en la Guía aérea como la parte que contrata con el transportista el transporte de mercancías.

FOB Free on board: Libre a bordo, es colocar la mercancía a bordo del medio de transporte elegido por el comprador .

“House Air Waybill” (HAWB):

Es el documento que acredita cada envío individual en una mercancía consolidada. Es emitido por el consolidador y contiene instrucciones para el Agente desconsolidador.

Itinerarios:

La designación de una ruta.

“Master Air Waybill” (MAWB):

Es un conocimiento aéreo que cubre una expedición consolidada, indicando al consolidador como exportador.

Número de vuelo

Significa la designación numérica que las Líneas Aéreas asignan a los vuelos que se operan de un lugar a otro.

Oficina de Liquidación

La Institución que ordena pagos y recibe remesas de Agentes y distribuye el dinero a la compañías participantes en el “CASS” y a los participantes en los pagos.

Peso Bruto

El peso de una expedición incluyendo el empaque. También incluye el peso de plataformas, tirantes especiales, redes, etc.

Peso neto

El peso de las mercancías excluyendo el embalaje.

Peso Over Pivot

El peso que excede del peso Pivot

Peso nivel superior

Un peso a partir del cual es más ventajoso utilizar una tarifa inferior para un nivel de peso superior en vez de aplicar la tarifa correspondiente al peso o volumen real de la expedición.

Peso “PIVOT”

El peso mínimo a cargar en una Unidad de carga (ULD).

Peso Tara

Designa el peso del contenedor vacío

Póliza de seguro

Documento que prueba que una expedición está cubierta por un contrato de seguros.

Primer transportista

Es el transportista que realiza la primera parte del transporte.

Plataforma

Es una área definida del aeropuerto donde se ubica el avión para la estiba y desestiba de carga, pasajeros, toma de gasolina, estacionamiento o mantenimiento

Protocolo de la Haya

En el que fue enmendado el Convenio de Varsovia. Firmado en la Haya el 28 de septiembre de 1955.

Punto de encabezamiento

Significa la ciudad en la parte superior de la página, tabla o columna bajo la cual se indican las tarifas aplicables a/ desde tal ciudad.

Recargo por valor

Un recargo por el transporte de mercancías cuyo valor supere una cantidad determinada por kilo.

Recibo provisional

Un recibo dado por transportista hasta que se confecciona el Conocimiento Aéreo.

Reembolso

Devolución al comprador de la totalidad o una parte de un cargo al no utilizar el transporte.

Reentrega

Devolución de una expedición a la parte de un cargo al no utilizar el transporte.

Remolcage

El cargo pagado por recoger ó entregar la mercancía por transporte de superficie.

Reservación

Asignación por adelantado en el avión, del espacio o peso requerido para el transporte de las mercancías.

Ruta

La ruta a seguir según se especifica en el conocimiento aéreo

Ruta directa

La ruta más corta operada entre dos puntos

Servicio de entrega

El transporte a la llegada de la expedición desde el aeropuerto de destino al domicilio del destinatario o de su Agente de designado, o la custodia de la agencia gubernamental cualificada cuando se requiera.

Servicio de recogida

El transporte de superficie de las expediciones de salida desde el punto de recogida al aeropuerto de salida.

Servicio de terminal de ciudad.

El transporte de superficie de expediciones entre el terminal de carga del transportista en la ciudad y el aeropuerto de partida o destino que corresponda.

Suministros

A fines de aplicación de las descripciones de mercancías específicas son materiales que se usan con el artículo principal pero no son piezas (partes).

Tarifa

Es la cantidad que el transportista cobra por el transporte de una unidad de peso o volumen y/o valor de las mercancías entre dos puntos definidos.

Tarifa conjunta

Es una tarifa que se aplica al transporte sobre las líneas de dos o más transportistas y que se publica como una cantidad.

Tarifa diferida

Es una tarifa más baja que la tarifa para la carga general aplicable para el transporte de mercancías; se utiliza en embarques que se transportan bajo la base de disponibilidad de espacio en el avión y que además no se pueden entregar al consignatario en el aeropuerto de destino hasta que pase un número determinado de horas o días a partir de la hora o día en que se recibió el embarque en el aeropuerto de destino.

Tarifa normal

Es la tarifa general de carga aplicada en la escala de menos de 45 kilos.

Tarifa de carga clasificada

Es la tarifa aplicable a mercancías específicamente clasificadas que se transportarán entre dos puntos de áreas definidas que tienen un porcentaje constante de aumento o disminución basado en la tarifa general de carga de menos de 45 libras.

Tarifa para mercancía especificada

Es la tarifa aplicable para el transporte de mercancías de o a puntos también específicamente designados, y debe de tener un mínimo de peso establecido de antemano.

Tarifa "Over pivot"

La tarifa por kilo de peso que excede del peso mínimo a cargar.

Tránsito

Punto de parada en ruta, donde la carga, permanece a bordo en el avión.

Tránsito de carga aérea

Embarque que al llegar a un punto sale del mismo hacia su destino final utilizando el mismo transportista.

Transporte

Transporte de carga aérea por vía aérea gratuitamente o por lucro.

Transporte doméstico

Es cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, el punto de origen y el destino están situados dentro del mismo país.

Transporte internacional

Es cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, el lugar de origen y el destino están situados en más de un país o estado. El termino estado incluye todo territorio sujeto a la soberanía, mandato, autoridad o administración de ese estado.

Transportista

Incluye el transportista aéreo que emite el conocimiento aéreo y a todos los transportistas aéreos que transportan o se comprometen a transportar la carga, o prestar cualquier otro servicio relativo aéreo

Transportista de enlace

Un transportista cuyos servicios se transfiere la carga para un sucesivo transporte en conexión.

Transportista que entrega

Es el transportista que lleva acabo la entrega del embarque d acuerdo con los establecido con la Guía Aérea.

Transportista que transfiere

Es el transportista que transfiere un embarque a otro transportista en punto de transferencia.

Transportista participante

Un transportista que participa en un manual y, por tanto aplica las tarifas, cargos, rutas y normas de ese manual.

Transportista transferente

Es un transportista participante que transfiere la expedición a otro transportista en el punto de transferencia.

Valor declarado para transporte

Es el valor de las mercancías declarado al transportista por el remitente con el propósito de fijar el límite de la responsabilidad del transportista en cuanto pérdidas, daños o demora de la carga; también es la base para la posible aplicación de cargos de valuación.

8.3. Claves de los aeropuertos más importantes en el comercio exterior de México

AMS	Amsterdam	Holanda
ASU	Asunción	Paraguay
BCN	Barcelona	España
BHX	Birmingham	Gran Bretaña
BHZ	Belo Horizonte	Brasil
BJS	Bejin	China
BKK	Bangkok	Tailandia
BLQ	Bologna	Italia
BOG	Bogotá	Colombia
BOS	Boston	E. U. A.
BRE	Bremen	Alemania
BRU	Bruselas	Bélgica
BSB	Brasilia	Brasil
BSL	Basel Airport	Suiza
BUD	Budapest	Hungría
BUE	Buenos Aires	Argentina
BUH	Bucarest	Rumania
CCS	Caracas	Colombia
CDG	Paris, CDG	Francia
CLO	Cali	Colombia
CM.H	Columbus, Ohio	E. U. A.
CPH	Copenhagen	Dinamarca
CTG	Cartagena	Colombia
CWB	Curitiba	Brasil
DEN	Denver, Co	E. U. A.
DFW	Dallas, TX	E. U. A.
DTM	Dortmund	Alemania
DUB	Dublín	Alemania
DUS	Dusseldorf	Alemania
ELP	El Paso TX	E. U. A.
FLN	Florianopolis	Brasil
FRA	Frankfurt	Alemania
GOA	Génova	Italia
GUA	Guatemala	Guatemala
GVA	Génova	Suiza
GYE	Guayaquil	Ecuador

HAM	Hamburgo	Alemania
HEL	Helsinki	Finlandia
HKG	Hong Kong	Hong Kong
JKT	Jakarta	Indonesia
KUL	Kuala Lumpur	Malasia
LAX	Los Angeles	E.U.A.
LHR	Londres- Heathrow	Gran Bretaña
LIL	Lille	Francia
LIM	Lima	Perú
LIS	Lisboa	Portugal
LON	Londres	Gran Bretaña
LPB	La Paz	Bolivia
LUX	Luxemburgo	Luxemburgo
LYS	Lyon	Francia
MAD	Madrid	España
MAO	Manaus	Brasil
MDE	Medellin	Colombia
MEL	Melbourne	Australia
MGA	Managua	Nicaragua
MIA	Miami	E.U.A.
MIL	Milano	Italia
MNL	Manila	Filipinas
MOW	Moscú	Rusia
MUC	Munich	Alemania
MVD	Montevideo	Uruguay
NYC	New York	E.U.A.
ONT	Toronto	Canadá
OPO	Oporto	Portugal
ORD	Chicago	E.U.A.
OSL	Oslo	Noruega
PEN	Penang	Malasia
POA	Porto Alegre	Brasil
PRG	Praga	Checoslovaqui
PTY	Panamá	Panamá
PUS	Pusan	Korea
REC	Recife	Brasil
RIO	Río de Janeiro	Brasil
ROM	Roma	Italia
SAL	Salvador	Salvador
SAO	Sao Paulo	Brasil
SAP	San Pedro Sula	Honduras
SCL	Santiago de Chile Seattle	Chile E.U.A.

CLAVE	CIUDAD	PAIS
SEL	Seul	Korea
SFO	San Francisco	E. U. A.
SHA	Shangai	China
SIN	Singapur	Singapur
SJO	San José	Costa Rica
SNA	San Diego	E. U. A.
SSA	Salvador Bahía	Brasil
SSZ	Santos	Brasil
SYD	Sydney	Australia
TPE	Taipei	Taiwan
UIO	Quito	Ecuador
VCP	Viracopos	Brasil
VIE	Viena	Austria
YQB	Montreal	Canadá
YVR	Vancouver	Canadá
YYC	Alberta	Canadá
ZHR	Zurich	Suiza

Basada en TACT General Rules, Abril 1996