



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN

**COORDINADORA DE EXPORTACIÓN AÉREA,  
CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA  
INTERNACIONAL EN EL GRUPO LOGIS  
S.A. DE C.V. (2004-2009)**

**TITULACIÓN POR MODALIDAD DE TRABAJO  
P R O F E S I O N A L  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADA EN RELACIONES  
I N T E R N A C I O N A L E S  
P R E S E N T A:  
SANDRA GUTIÉRREZ RODRIGUEZ**



FES Aragón

ASESOR: MTRO. DAVID GARCÍA CONTRERAS

SAN JUAN DE ARAGÓN

2010



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.

*Son tantas personas a las cuales debo parte de este triunfo de lograr alcanzar mi culminación académica, lo cual es el anhelo de todos los que así lo deseamos.*

*Definitivamente, Dios, mi Señor, mi Guía, mi Proveedor, el guardador de mi destino; por que no dejas de sorprenderme con tu infinito amor y con las cosas tan perfectas que haces, sabes lo esencial que has sido en mi posición firme de alcanzar esta alegría, este triunfo el cual ahora te entrego, por que reconozco que es por tu gracia por la que finalmente llego a este momento tan importante para mi. Se que a través de esta meta podré siempre tomada de tu mano alcanzar otras que al igual que esta serán para tu Gloria.*

*A mi Papa, por ser mi inspiración para salir siempre adelante, por enseñarme a esforzarme para conseguir las cosas, no tengo palabras para agradecerte tu incondicional y gran esfuerzo para suplir mis necesidades económicas y darme aun más de lo necesario, gracias por ayudarme y apoyarme a realizar mis sueños. Gracias por transmitirme tanta fuerza y consuelo aun estando lejos, gracias por tu amor incondicional, gracias por que se que puedo confiar en ti como Padre y como Amigo.*

**TE AMO PAPA.**

*A mi Mamita hermosa, por cuidarme tanto, física y emocionalmente, por tus desvelos, tus oraciones y tus cuidados, gracias por enseñarme con hechos que todo esfuerzo es al final recompensa. Tu esfuerzo, se convirtió en tu triunfo y el mío, **TE AMO.***

*A mis hermanos:*

*Pepe, gracias por tus lindas palabras de admiración, tu sabes que para mi eres, has sido y serás mi superman siempre. Y por que te has convertido en un hombre excepcional para tu familia. (Rocy, eres una suertuda por tenerlo como marido...)*

*Wziel, por haber compartido contigo 3 de los mejores años de mi vida y con esto convertirme en mi amigo. Por que he podido ver la madurez espiritual que has alcanzado y sentirme orgullosa al escucharte.*

*Isaac, por haber estado conmigo en el principio de este sueño que ahora se convierte en un triunfo, por haber tomado tu papel como hermano mayor y estar por mí en el lugar que sea a la hora que sea.*

*A mi herma Merari, Por tu preocupación y ayuda cuando más lo necesitaba. Por impulsarme a buscar a Dios y con esto darme cuenta que disfrutar de su presencia es lo único que puede saciar mi vida.*

*A mis lindas cuñadas Ale, Mary y Rocy por haber agrandado a mi familia con todos mis hermosos sobrinos. Por complementar y alegrar la vida de mis hermanos.*

*A mis lindos sobrinos que tanto amo Zabdi, Jonathan, Haari, Sharon, Zury, Joana, Isaias, Jibsam, Abisai, Daena y Hanani, ahora les toca a ustedes.*

*A todos mis amigos por estar siempre conmigo apoyándome en todas las circunstancias posibles, también son parte de esta alegría.*

# ÍNDICE

Pág.

## INTRODUCCIÓN

### **CAPÍTULO 1 AUTORIDADES MUNDIALES DEL TRANSPORTE AÉREO.**

- 1.1 La Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI).....p. 7
  - 1.1.1 DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil.....p. 8
- 1.2 IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.....p. 9
  - 1.2.1 FIATA: Federación Internacional de Asociaciones de los promotores de carga.....p. 11

### **CAPÍTULO 2 LAS AGENCIAS DE CARGA, SUS MODALIDADES Y RELACION CON LAS LÍNEAS AÉREAS.**

- 2.1 Las Agencias de Carga y sus modalidades.....p. 14
- 2.2 Las Aerolíneas.....p. 17
  - 2.2.1 Las libertades del aire.....p. 19
  - 2.2.2 Las Aeronaves: características, categorías, tipo de servicio que ofrecen así como su distribución.....p. 21
- 2.3 Carga que requiere manejo especial .....p. 24
  - 2.3.1 Propósito de la reglamentación sobre mercancías peligrosas.....p. 25
    - 2.3.1.1 Clases de mercancías peligrosas.....p. 27
    - 2.3.1.2 Embalaje de las mercancías peligrosas.....p. 29
    - 2.3.1.3 Importancia de la capacitación del personal para manejo de las mercancías peligrosas.....p. 30

### **CAPÍTULO 3 DESEMPEÑO LABORAL DENTRO DEL GRUPO LOGIS.**

- 3.1. Generalidades sobre Grupo Logis.....p. 32
  - 3.1.1 Historia.....p. 32
  - 3.1.2 Servicios que presta.....p. 33
- 3.2. Funciones como Agente de Carga IATA (*Freight Forwarder*).....p. 43
- 3.3. Funciones como agente aduanal (despacho de exportación).....p. 45
- 3.4. Relación entre la teoría y la práctica.....p. 47

- 3.5. Ejemplo completo de exportación con manejo de flete internacional de mercancías consideradas como peligrosas para el transporte aéreo (Colaboración entre logis Agencias Aduanales y Logis Freight).....p. 52

## **CONCLUSIONES**

## **BIBLIOGRAFÍA**

## **ANEXOS**

## **INTRODUCCIÓN**

El desarrollo de mis actividades profesionales que he podido alcanzar dentro de la rama del comercio exterior se debe a mi crecimiento profesional dentro de la compañía, Logis S.A. de C.V. Esta surgió en 1991. Logis es un grupo de empresas especialistas en aportar soluciones logísticas a los clientes que operan en la República Mexicana y en los Estados Unidos.

Sus oficinas centrales se encuentran ubicadas en el Distrito Federal, además cuenta con sucursales en las ciudades de Laredo Texas, Nuevo Laredo, Veracruz, Altamira, Guadalajara, Manzanillo, Monterrey, Querétaro y Toluca.

Mi evolución profesional, en Logis inicio con el puesto de asistente de exportación (1999-2000), luego por la Jefatura de Exportación (2001-2003) y actualmente como coordinadora de exportación aérea, consolidación y desconsolidación de carga internacional (2004-2009).

La experiencia obtenida ha sido el aprender los movimientos implicados en las operaciones de exportación en su modalidad aérea: la documentación en oficina, los tramites ante la aduana del aeropuerto de la Ciudad de México, el trato con los clientes, el manejo de flete aéreo internacional, el trato con proveedores de líneas aéreas y el conocimiento de almacenes fiscalizados y consolidadoras de carga internacional, entre otros.

Asímismo, como agentes de carga IATA, manejo de carga aérea internacional, trato y negociación con corresponsales en el extranjero, evaluación del sistema de liquidación de cuentas de carga IATA-CASS, manejo de mercancías peligrosas y asesoramiento a clientes sobre empaque de especificación de las Naciones Unidas, entre muchas otras actividades diarias, me dan la experiencia profesional suficiente para poder obtener la titulación mediante la modalidad de trabajo profesional

Partiendo del entendido que la sucursal de la empresa en la que laboro es la oficina matriz y añadiendo también que el Distrito Federal es el punto de partida de México para cualquier parte del mundo, con vuelos directos y con conexiones, la operación de transporte internacional que realizo como agente de carga IATA (Logis Freight ) es considerada en la empresa como la única sucursal capacitada y con suficiente experiencia para cualquier tipo de transporte internacional de mercancía, tanto a la importación como a la exportación.

La relación con las diferentes sucursales, tanto para consulta como para cotización y logística es muy estrecha, debido a que la mayoría de los clientes solicitan el manejo de sus mercancías de exportación aérea por la Ciudad de México para poder conseguir uno de los objetivos principales de toda exportación: el traslado de mercancía al extranjero de la forma mas rápida posible, es decir optimizando tiempos en el transporte.

Es menester añadir que el único contacto de la empresa con los corresponsales en el extranjero se lleva a cabo a través de la coordinación de exportación aérea, consolidación y desconsolidación de carga internacional.

A lo largo de estos 9 años en la empresa Logis S.A. de C.V. he puesto en práctica los conocimientos adquiridos en la carrera de Relaciones Internacionales, de la hoy Facultad de Estudios Superiores (FES) Aragón. De forma adicional, he recibido conocimientos complementarios, en asuntos específicos de comercio exterior necesarios para el desarrollo diario de mis actividades, a través de diversos cursos de capacitación.

Los cursos que he tomado en cada una de las áreas de trabajo son: como Agente de Carga IATA, curso de Carga Básica Internacional, Seguridad de la Carga y Manejo de Mercancías Peligrosas, con 2 actualizaciones cada dos años; de acuerdo a la reglamentación toda empresa de carga IATA debe de tener a 2 personas suficientemente capacitadas para el manejo de mercancías peligrosas; dicho diploma debe de ser actualizado cada 2 años. Como agente



aduanal para el manejo de las exportaciones aéreas, he cursado actualizaciones en la Ley Aduanera, Incoterms, Certificados de Origen y Clasificación Arancelaria.

El objetivo de la amplia capacitación que he recibido por parte de terceras instituciones certificadas a nivel internacional además de ayudarme para mi labor diaria y mantenerme a la vanguardia para ofrecer a los clientes servicios de alta calidad, me permite continuar con mi desarrollo profesional lo cual a mi parecer es la mejor satisfacción personal.

Mediante la teoría y la práctica he logrado complementar la formación profesional que tuvo su origen en la Facultad de Estudios Superiores Aragón, UNAM.

Para los fines del presente informe de Trabajo Profesional separé mis actividades primarias en dos áreas, Agente Aduanal y Agente de Carga IATA (*Logis Freight*), que se funden en una sola dentro de la actividad de exportación: la presencia de ambas es indispensable para la operación del comercio exterior.

Este trabajo inicia con elementos teóricos que permitirán entender mejor la empresa donde laboro y las actividades que desarrollo diariamente.

## **CAPÍTULO 1 AUTORIDADES MUNDIALES DEL TRANSPORTE AÉREO.**

### **1.1 La Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI)**

Creada en 1944 por 52 países miembros de las Naciones Unidas durante la Convención de Chicago, para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial. La dirige un consejo permanente con sede en Montreal (Canadá).

Los principales objetivos de la **OACI** son el desarrollo de los principios y técnicas para el desarrollo de la aviación.

#### Estructura de OACI

- La Asamblea: Compuesta por todos los Estados Contratantes
- El Consejo: Compuesto por 33 Estados Contratantes elegidos por la Asamblea
- Comisión de Navegación aérea: Compuesta por 15 miembros nombrados por el Consejo de las nominaciones recibidas de los Estados Contratantes
- Comité de Transporte Aéreo: Compuesto por miembros nombrados por el Consejo y que pertenecen a estados representativos del Consejo
- Comité Legal: Establecido por una resolución de la Asamblea y con membresía abierta para todos los Estados
- Comité para Actos ilícitos: Normalmente compuesto por 15 miembros elegidos por el Consejo y que pertenecen a los Estados más representativos del Consejo
- Comité de Soporte de los Servicios de Navegación: Compuesto por no más de 11 y no menos de 9 miembros elegidos por el Consejo
- Comité de Finanzas: Compuesto por no más de 16 miembros y no menos de 12 miembros elegidos por el Consejo
- Comité de Cooperación Técnica: Normalmente compuesto por no más de 15 miembros y no menos de 13 elegidos por el Consejo

La organización se comunica internacionalmente a través de los 18 Documentos denominados Anexos de la OACI, los cuales son:

1. Licencias al personal técnico aeronáutico.
2. Reglamento del aire
3. Servicio meteorológico
4. Cartas aeronáuticas.
5. Unidades de medida.
6. Operación de aeronaves civiles.
7. Marcas de nacionalidad y matrícula.
8. Aeronavegabilidad.
9. Facilitación (simplificación de trámites).
10. Telecomunicaciones aeronáuticas.
11. Servicios de tránsito aéreo.
12. Búsqueda y salvamento.
13. Investigación de accidentes.
14. Aeródromos.
15. Servicios de información.
16. Protección del medio ambiente.
17. Seguridad - Actos de interferencia ilícita
18. Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea

Cada uno de los anexos es respetado por las autoridades aeronáuticas localmente. Son adoptados por las autoridades de cada país y tomados en cuenta para implantación de su propia reglamentación aeronáutica. Aproximadamente más de 183 países conforman actualmente la OACI.

### **1.1.1 DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil**

Establecida en 1948, es una dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en México.

La Dirección General de Aeronáutica Civil es la autoridad responsable dentro de la República Mexicana de la navegación, el control de tráfico y de todos los aspectos de la seguridad aérea, incluyendo la transportación de mercancías peligrosas. Es la máxima autoridad aeronáutica en México, la cual regula y vigila que se cumpla con los 16 reglamentos derivados de la Ley de Aviación Civil a partir del segundo semestre de 1995.

Los reglamentos para el transporte y comunicaciones aeronáuticas son:

1. Inspección, seguridad y vigilancia de la navegación civil.
2. Licencias al personal técnico aeronáutico.
3. Prioridad en los transportes aéreos.
4. Operaciones de aeronaves civiles.
5. Telecomunicaciones y radioayudas.
6. Búsqueda y salvamento.
7. Servicio meteorológico.
8. Servicio de tránsito aéreo.
9. Control y reglas de tránsito aéreo y radar.
10. Escuelas técnicas aeronáuticas.
11. Registro aeronáutico mexicano.
12. Aeródromos y aeropuertos civiles
13. Interior de aeropuertos civiles.
14. Interior de aeropuertos federales.
15. Administración aeroportuaria.
16. Talleres aeronáuticos.

## **1.2 IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo**

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) fue fundada en el año de 1945 y es una asociación de la industria del transporte aéreo no política, que sirve de foro a las aerolíneas para impulsar

programas comunes para el desarrollo integral y eficiente del sistema internacional del transporte aéreo.

Poseé dos oficinas centrales situadas estratégicamente. En Québec, Canadá para todo lo concerniente al continente Americano y en Ginebra, Suiza, para lo concerniente a asuntos en Europa y en el Medio Este. También existe una oficina regional en Singapur, China que cubre las operaciones en Asia y el Pacífico.

El trabajo diario es ejecutado por Comités, Consejos, Paneles y grupos de trabajo (tasks forces), quienes reportan a los miembros permanentes de los departamentos financiero, legal, técnico y a los comités de tráfico.

Existen seis departamentos principales dentro de IATA:

- 1.- Departamento de Tráfico; Coordina las tarifas de carga y pasaje.
- 2.- Departamento Legal; Provee asesoría legal a sus miembros.
- 3.- Departamento Técnico; Desarrolla estándares de seguridad.
- 4.- Departamento de Relaciones Industriales y de Gobierno; Enlaza a las organizaciones gubernamentales internacionales a promover y a defender los intereses de las aerolíneas registradas.
- 5.- Departamento de Servicios Financieros y Automatización de la Industria; Supervisa una Cámara de Compensación (*Clearing House*) que maneja 12 billones de dólares anualmente.
- 6.- Departamento de Relaciones Públicas; Representa los intereses de sus asociados con la prensa, consumidores y el público en general. Provee a la industria de una fuente de información neutral y centralizada.

Produce material impreso y audiovisual que transmite las metas y logros de la industria. Sirve como canal a las aerolíneas para beneficiarse entre sí aprovechando la experiencia y habilidad de cada

una de ellas. Además, ayuda a promover sus propios productos y mantiene el flujo de información importante entre sus asociados.

### **1.2.1 FIATA: Federación Internacional de Asociaciones de los Promotores de la Carga**

FIATA es la organización no gubernamental internacional más grande del campo del transporte, tiene su sede en Zurich, Suiza. Fue fundada en el año de 1926 para enfrentar los problemas derivados de la expansión de la industria transportista.

Esta integrada por el Consejo Económico y Social (Comité Económico y Social) de las Naciones Unidas (entre otras cosas ECE, ESCAP, ESCWA), la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), y la Comisión de la ONU en la ley comercial internacional (UNCITRAL).

En este momento representa a 40 mil firmas de la expedición y de la logística, también conocidas como los “arquitectos del transporte”, empleando entre 8 a 10 millones de personas en 150 países. Es reconocida como representante de la industria de la expedición de la carga por muchas otras organizaciones gubernamentales, autoridades gubernamentales, organizaciones internacionales privadas en el campo del transporte, tal como la Cámara de Comercio Internacional (ICC), la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la Unión Internacional de los Ferrocarriles (UIC), la Unión Internacional del Transporte de Camino (IRU), la Organización de los Costumbres del Mundo (WCO), la Organización del Comercio Mundial (WTO).

La membresía no se restringe solamente a la industria de la transportación sino que se extiende a aduanas, tramitación marítima o aérea; manejo de almacenes, operación de transporte terrestre, consolidación y otros, que son todas partes de la transportación internacional.

La meta de FIATA es proteger los intereses de la industria a nivel internacional por medio de una red de organizaciones nacionales y profesionales

Hay nueve comités técnicos de FIATA que cubren todos los aspectos del negocio de la transportación, siendo las áreas de responsabilidad específica las siguientes:

1. Asuntos legales, documentos y seguros.
2. Relaciones públicas.
3. Entrenamiento vocacional.
4. Transporte ferroviario
5. Transporte terrestre
6. Transporte marítimo y combinado (multimodal). (Multimodal Transport Institute, MTI)
7. Instituto de Carga Aérea. (Air Freight Institute, AFI)
8. Asuntos aduanales.(Customs and Facilitation Institute, CFI)
9. Asuntos de Tráfico.

La Asamblea General de FIATA se reúne cada año y provee de la fuente básica de autoridad para las actividades de esta organización.

El Instituto de Carga Aérea es el único comité permanente de FIATA, su tarea específica es promover, proteger y defender los intereses de los agentes en el campo del transporte aéreo de carga, así como coordinar las actividades de los agentes nacionales de todo el mundo.

FIATA ha creado diversos documentos y formatos con el fin de estandarizar las prácticas de los agentes de carga a nivel mundial. Estos son fácilmente distinguibles por su color y por que portan el logo de FIATA y son:

- FIATA FCR (*Forwarders Certificate of Receipt*) Certificado de Recepción de Carga.

- FIATA FCT (*Forwarders Certificate of Transport*) Certificado de Transporte.
- FWR. (*FIATA Warehouse of Receipt*) Certificado de Recepción del Almacén.
- FBL (*Negotiable FIATA Multimodal Bill of Lading*) Conocimiento de Embarque Multimodal.
- FWB (*Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill*) Guía Multimodal de Transporte no-negociable).
- FIATA SDT (*Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods*) Declaración del Expedidor para Mercancías Peligrosas.
- FIATA SIC (*Shippers Intermodal Weight Certificate*) Certificado de peso del expedidor Intermodal.
- FFI (*FIATA Forwarding Instructions*) Instrucciones de Envío de IATA.

FIATA puede influir sobre decisiones en áreas como: políticas generales de las agencias, manejo en tierra, procedimientos aduanales, aplicación de EDP (*Electronic Data Processing*); estandarización y documentación, comisiones y otras formas de remuneración.

Para concluir el tema podemos ver las diferencias y ámbitos de IATA y OACI:

La IATA es una organización comercial mundial no gubernamental voluntaria y no exclusiva, de las líneas aéreas registradas, cuya tarea consiste en asegurar que las aeronaves utilizadas para transportar pasajeros y mercancías en todo el mundo, puedan operar con máximo de seguridad y eficiencia y con arreglo a un reglamento claramente definido y universalmente comprendido. Funciona también como el vínculo de la industria de transporte aéreo internacional con los gobiernos (ya sea directamente y/o por conducto de la OACI), con muchas terceras partes involucradas en la industria y con el público.

La OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que establece normas y hace recomendaciones a nivel gubernamental internacional para la aviación civil de todo el mundo.



## **CAPÍTULO 2 LAS AGENCIAS DE CARGA, SUS MODALIDADES Y RELACION CON LAS LÍNEAS AÉREAS.**

### **2.1 Las Agencias de Carga y sus modalidades**

La agencia de carga es un intermediario entre el Expedidor/Consignatario y las aerolíneas. IATA estimula la creación de agencias de carga al establecer requisitos para el equipo tanto profesional como en general y capital de inversión necesarios para su montaje. A los agentes que cumplen con estos requisitos se les reconoce como "Agentes de Carga IATA".

Un agente de carga IATA es un expedidor de carga registrado ante la IATA para actuar como tal en representación de todas las líneas aéreas miembros de IATA.

Las aerolíneas y los agentes de carga que son IATA se consideran como partes asociadas en la transportación de carga aérea.

Algunos de los servicios que proporcionan regularmente son los siguientes:

- Oficinas para la aceptación o recolección de envíos de exportación para los Expedidores
- Preparar la documentación para el envío, principalmente la guía aérea de carga.
- Verificar que las facturas y la documentación comercial cumplan con los requerimientos oficiales.
- Verificar que los permisos de exportación e importación estén en orden y que cumplan con las disposiciones gubernamentales aplicables.
- Asegurar que los requerimientos aduanales se cumplan.
- Cotejar que los certificados para carga especial estén en orden y que la carga esté correctamente empacada para su transporte por aire.
- Efectuar los trámites de transportación y reservación de carga con las aerolíneas y programa la entrega de mercancías en los aeropuertos.

- Proporcionar servicio de seguro a los clientes.
- Rastrear el movimiento del envío. y suministra la "prueba de entrega" o la información equivalente al Expedidor.

El agente de carga es el responsable de la carga hasta que ésta sea entregada a la aerolínea. En la importación, la agencia asume la tarea de la recolección de la documentación y fletes de la aerolínea.

Los agentes de carga se pueden clasificar en:

- Agente General de Carga.
- Agente de Carga IATA.
- Agente de Carga Consolidados.
- Agente de Carga Multimodal o Polimodal.
- Agente Aduanal.

### **Agente General de Carga.**

En esta modalidad, el agente de carga establece uno o varios contratos de comisión mercantil con las aerolíneas que desee representar. Al hacerlo, tiene la posibilidad de cubrir únicamente las rutas específicas de estas líneas aéreas.

Las condiciones de transporte y su representación, se estipulan unilateralmente en los contratos de comisión mercantil individuales y reporta sus ventas directamente a las aerolíneas.

### **Agente de Carga IATA.**

El agente de carga IATA establece un sólo contrato con la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Tiene que cubrir una serie de requisitos implantados por esta asociación todos los cuales tienden a garantizar solvencia económica y moral, capacidad y

profesionalismo y cumplir con los procedimientos de capacitación para operar con eficiencia y probidad.

Gracias a esta representación, el agente de carga IATA puede trasladar embarques por cualquier aerolínea miembro de la asociación y efectuar con éxito el transporte interlineal (*interline*) o en su caso por una sola línea aérea (*online*). Realiza un sólo envío que se procesa a través de CASS (*Cargo Account Settlement System*) que es la casa liquidadora de IATA, donde este sistema ha sido implantado.

### **Agente de Carga Consolidador.**

Es un agente de carga especialista en consolidación. La consolidación consiste en agrupar diversos envíos aceptados de diferentes clientes. Estos embarques son amparados cada uno bajo una guía "*house*" hacia un mismo destino, los cuales se manejan a través de una sola guía "*master*". A su llegada se deberá efectuar la desconsolidación (*split o distribución*). La gran diferencia entre las guías es que las *houses* son emitidas por el consolidador en tanto que la guía *master* lo es por el transportista, quedando como expedidor y consignatario el mismo consolidador. Cuando procede, deberá asumir la responsabilidad del trámite aduanal de las guías *houses* en el origen y en el destino.

Debido a este sistema de operación, el Consolidador requiere de los siguientes elementos para efectuar con éxito su función:

- a. Contar con una red de operación a nivel nacional y/o internacional.
- b. Poseer sus propias guías de envío "*houses*".
- c. Tener su propio sistema tarifario.
- d. Estar registrado como agente de carga.

## **Agente de Carga Multimodal.**

La optimización de tiempos y rutas es una de las finalidades del transportista en general. El transporte de carga multimodal consiste en acortar tiempos y utilizar rutas prácticas con base en el uso de diferentes medios de transporte: terrestre, marítimo y aéreo.

Posee representaciones de las compañías aéreas, marítimas y terrestres, así como las tarifas de estos transportistas. Su operación es compleja ya que tiene que cumplir con diferentes tipos de reglamentación a nivel internacional,

## **El Agente Aduanal.**

El agente aduanal es una persona registrada ante las autoridades que posee personalidad jurídica para actuar ante la aduana para el trámite de importaciones y exportaciones, así como para llevar a cabo una serie de trámites ante este organismo. Es así mismo, un especialista consumado en materia aduanera y generalmente también en comercio exterior.

## **2.2 Las Aerolíneas**

Las aerolíneas dependiendo de la operación que realizan se les conoce como: domésticas, cuando sólo vuelan en el territorio de su país (vuelos nacionales) e internacionales cuando vuelan de su país a otros. Brindan los siguientes servicios:

- Proveen la transportación de carga.
- Las aerolíneas IATA ofrecen servicios regulares y seguros a la mayor parte de los destinos.
- Suministran áreas de trabajo y oficinas para la entrega y recepción de carga.

- Sus oficinas y almacenes proporcionan facilidades para el almacenaje de "Carga Especial", considerada como tal: animales vivos, mercancías peligrosas, perecederos, valores y otras que requieren de un manejo especial.
- La mayoría dividen sus almacenes en dos áreas: importación y exportación.
- Los almacenes mayores pueden tener áreas para transferencias de carga que viajan de un país a otro, vía el país de transferencia; ejemplo: LAX-MEX-GUA. Cuando los envíos son internacionales, los almacenes están bajo el control de las autoridades aduanales.
- Dan servicios de información, transmisión de mensajes y de reservación de carga.

Disponen de:

- Tecnología de computación vía satélite para obtener "Pruebas de Entrega" y comunicación inmediata para que los envíos puedan ser rastreados a través de su ruta.
- Contenedores y equipo especial para la estiba y desestiba de todo tipo de carga.
- Contenedores para uso de los expedidores o sus agentes, con el objeto de facilitar la carga y descarga en los almacenes de los mismos con total seguridad contra hurtos.
- Bóvedas de seguridad para valores.

Las aerolíneas IATA brindan posibles intercambios de equipo de todo tipo y de documentación entre diferentes transportistas (aerolíneas). Se puede apartar espacio en los vuelos a través de reservaciones permanentes (*allotments*). El registro del espacio para carga se lleva a cabo por medio del control de capacidad a través de diferentes tipos de reservaciones.

La carga de la aeronave, incluyendo pasajeros, tripulación, turbosina, servicio de alimentos, equipaje y correo se controla por medio de la "*Hoja de Peso y Balance del Avión*" que realiza el departamento de Planeación de Carga.

La mayoría de las aerolíneas poseen principalmente flota de aviones para pasajeros y carga. El tipo de aeronave que se va a usar determina cuánta carga se puede transportar en un vuelo.

### **2.2.1 Las libertades del aire.**

Las aerolíneas deben obtener autorización gubernamental antes de volar una ruta. Las rutas muchas veces requieren aprobación multilateral para que se garanticen derechos de tráfico y libertades del aire para ellas.

Actualmente están garantizadas 6 libertades del aire:

**PRIMERA LIBERTAD:** El derecho de una aerolínea de un país a volar a través del territorio de otro país sin aterrizar.

**SEGUNDA LIBERTAD:** El derecho de una aerolínea de un país a aterrizar en el territorio de otro país sin propósitos de transportar pasajeros y carga, para reabastecerse de combustible.

**TERCERA LIBERTAD:** El derecho de una aerolínea de un país a descargar pasajeros, carga y correo en otro país.

**CUARTA LIBERTAD:** El derecho de una aerolínea de un país a recoger pasajeros, carga y correo de otro país con destino al país de origen de la aerolínea.

**QUINTA LIBERTAD:** El derecho de una aerolínea de un país (País A) a transportar pasajeros, carga y correo desde un punto de origen en un país extranjero (País B) a un punto de destino en otro país extranjero (País C).

**SEXTA LIBERTAD:** Este es un tipo de quinta libertad en la cual los pasajeros, carga y correo son transportados desde un país (País C), vía el país de origen de la aerolínea (País A), hacia otro País (País D).

La transportación interlineal de carga está controlada en primer lugar mediante el Acuerdo Interlineal de Tráfico - Carga de IATA o alternativamente por los acuerdos concluidos entre transportista y transportista sobre una base bilateral. El acuerdo es aceptado por todas las líneas aéreas miembros de IATA y está sujeto también a ciertas condiciones para los no miembros que desean adherirse a él, básicamente a los procedimientos de manejo de carga de acuerdo a las resoluciones IATA.

La resolución 660 de IATA establece las condiciones del Acuerdo Interlineal las cuales son, entre otras:

- Emisión y llenado de la guía aérea.
- Manejo de la carga (formatos, procedimientos, aceptación, arreglos por adelantado, cargos, seguro, transferencias, embargos, entrega, etc.).
- Reclamos en indemnizaciones
- Comisiones
- Estipulaciones interlineales
- Disposiciones administrativas interlineales

### **2.2.2 Las Aeronaves: características, categorías, tipo de servicio que ofrecen así como su distribución.**

Los objetivos de este tema son: presentar los principales componentes de un avión, conocer los equipos de aeronaves que regularmente se utilizan y las zonas que se usan para cada carga así como sus dimensiones y resistencias, la descripción de algunas de las características físicas de los tipos de avión utilizados actualmente para el transporte de carga aérea y explicar las restricciones que dichas características imponen en la aceptación de los embarques.

Los principales factores que pueden afectar la cantidad de carga que puede ser estibada en un avión son:

- El peso de los pasajeros y su equipaje
- El correo transportado
- La tripulación y el servicio a bordo
- La carga de turbosina (combustible)
- Las condiciones climáticas
- Disposiciones del Capitán de la aeronave

Es importante señalar que una de las limitaciones para transportar carga, es el avión mismo, ya que el tamaño de la aeronave afecta directamente la cantidad de carga que puede ser estibada. Los expedidores y los agentes de carga tanto de las aerolíneas como de las agencias deben conocer el tamaño del equipo, de las puertas y de los contenedores, así como las restricciones para la aceptación, estiba y envío de carga.

El avión tiene que ser balanceado para producir un vuelo económico y eficiente. Los departamentos de Control y Planeación de carga de cada vuelo toman en consideración los elementos mencionados



anteriormente para determinar el máximo de carga que puede estibarse.

El tamaño de una aeronave tiene un efecto directo en la cantidad de peso a ser transportado. Cuanto más grande la aeronave, la cantidad de peso puede ser mayor.

Actualmente la modernización de las flotas que logran las aerolíneas, se debe a la estrecha colaboración con los fabricantes, mediante la planificación y definición de nuevos aviones que redundan en un mejor servicio.

### **Categorías de aeronaves**

Las aeronaves pueden clasificarse en:

#### **a) Aviones de cabina angosta o de fuselaje estrecho**

Estos equipos de vuelo tienen como característica una anchura de fuselaje de aproximadamente 3m (10 ft) con sólo un pasillo entre los asientos de pasajeros (**VER ANEXO 3**).

Los compartimientos de la carga en la cubierta inferior pueden en la mayoría de los casos llevar sólo carga a granel (suelta). Por ejemplo:

McDonnell Douglas	DC-9, MD-80, W-8
Fokker	F-100
Boeing	13707, 13727, 13737, 13757
Airbus Industrie	A320

#### **b) Aviones de cabina ancha o de fuselaje amplio.**

Estos aviones tienen un espacio en la cabina de pasajeros muy amplio, dividido en tres filas de asientos de pasajeros y dos pasillos entre ellas. En la práctica esto significa no menos de 4.72m (**VER ANEXO 4**)

Los compartimientos en la cubierta inferior están equipados para llevar carga en contenedores y *pallets*. La carga suelta se carga en la bodega para carga a granel (*Bulk*). Por ejemplo:

McDonnell Douglas	DC-10
Boing	B767,B747,
Airbus Industrie	A300,A310,

### **Tipo de Servicio**

Tanto las aeronaves de cabina angosta como las de cabina ancha pueden también dividirse en:

- **Aviones exclusivos de carga o cargueros**

Todos los aviones cargueros o exclusivos de carga que transporten carga y correo en la cubierta principal e inferior.

- **Aviones de pasajeros y carga (mixtos)**

Los pasajeros se transportan en la cabina principal (*Main Deck*), mientras que la carga, equipaje y correo se transportan en la cabina inferior (*Lower Deck*).

- **Aviones combi**

Este tipo de aviones transporta pasajeros y carga en la cubierta principal del avión y transportan carga y equipaje en las cabinas inferiores de carga.

- **Aviones convertibles**

Pueden transformarse de avión de pasajeros a avión exclusivo de carga/carguero o viceversa.

### **Configuración/versión**

De acuerdo a la distribución de la utilización planificada del espacio interior de un avión (configuración del avión), se asigna un código por cada línea aérea para especificar tal configuración; al código o prefijo se le llama generalmente versión del avión.

La distribución interior de un avión puede cambiar de un tipo de avión a otro, de una línea aérea a otra y de un vuelo a otro dependiendo de su destino.

Es por lo tanto muy difícil determinar el número de posición de *pallets* y contenedores en los compartimientos de la cabina inferior de un avión de pasajeros de cabina ancha, de un avión mixto, de un avión combi o de un carguero y en la cabina principal de un carguero cuando se desconoce la configuración / versión del avión.

Esta información está disponible en la oficina de reservaciones de carga de la línea aérea.

### **Distribución del avión.**

Cabina principal e inferior

Estructuralmente, el espacio en un avión moderno se divide en una cabina principal (*Main Deck*) y una cabina inferior (*Lower Deck*), excepto en el Boeing 747 que dispone también de una cubierta superior (*Upper Deck*).

La cabina principal es la que esencialmente se dedica al transporte de pasajeros. En aviones exclusivos de carga/cargueros o en los combi la cabina principal a lo largo de todo el fuselaje es la que se utiliza total o parcial para el transporte de carga.

### **2.3 Carga que requiere manejo especial.**

Debido a sus muy particulares características, existe carga que requiere de un manejo especial, las mercancías más usuales son:

1. Mercancías peligrosas
2. Animales vivos
3. Restos humanos
4. Valores

5. Perecederos
6. Periódicos
7. Envíos de mensajería
8. Paquetería pequeña
9. Valijas diplomáticas
10. Correo

A manera de comprender un poco más a detalle parte de mi labor diaria, es importante mencionar que por políticas de la empresa, de todas estas mercancías con manejo especial, *Logis Freight* sólo maneja Mercancías Peligrosas, por tanto, haré una reseña de estas.

## **MERCANCÍAS PELIGROSAS**

IATA las define como: "Las mercancías peligrosas son artículos o sustancias que cuando se transportan por vía aérea pueden constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad, la propiedad o al medio ambiente."<sup>1</sup>

Las mercancías peligrosas debidamente controladas y embaladas pueden transportarse con toda seguridad.

### **2.3.1 Propósito de la reglamentación sobre mercancías peligrosas**

La *Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas* de la IATA se publica con el fin de proporcionar a expedidores y operadores los procedimientos para transportar artículos y sustancias con propiedades peligrosas por vía aérea con seguridad en todo transporte aéreo comercial.

---

<sup>1</sup> Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas, Asociación de Transporte Aéreo Internacional, Canadá, 2009.

En el año de 1953, las líneas aéreas miembros de la IATA, reconocieron como una necesidad creciente el transporte por vía aérea de artículos y sustancias con propiedades peligrosas las cuales, de no controlarse, podrían afectar en forma adversa la seguridad de los pasajeros y de las tripulaciones, así como la de los aviones en los que se transportan.

La experiencia adquirida en otros medios de transporte demostró que, la mayoría de tales artículos y sustancias pueden transportarse con seguridad, siempre que éstos se embalen adecuadamente para tal fin, y que se limiten correctamente las cantidades contenidas en cada bulto. La unión de esta experiencia con el conocimiento, por parte de la industria, de las características especializadas del transporte aéreo, permitió a IATA elaborar la primera reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. La primera edición de la *Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas* de la IATA se publicó en el año 1956 con el título de Reglamentaciones de artículos restringidos de la IATA.

Las Mercancías Peligrosas pueden transportarse con seguridad por vía aérea siempre que se observen determinados principios de forma estricta. La *Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas* de la IATA, es un manual fácil de usar, basado en las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* de la OACI. Este Manual incorpora requisitos operativos adicionales que proporcionan a los operadores un sistema coordinado para la aceptación y el transporte de mercancías peligrosas de forma segura y eficaz.

### 2.3.1.1 Clases de mercancías peligrosas

Existen nueve clases de Mercancías Peligrosas:

Tabla 1 Mercancías Peligrosas <sup>2</sup>

CLASE	NOMBRE	DIVISIÓN/GRUPO DE COMPATIBILIDAD	EJEMPLOS
1	Explosivos	1.1,1.2, 1.3, 1.4F, 1.5 y 1.6** 1.3G* 1.413* 1.4C* 1.4D* 1.4E* 1.4G* IAS	Pólvora, nitroglicerina y TNT.
2	Gases	2.1 Gas inflamable 2.2.Gas no inflamable, no tóxico 2.3 Gas tóxico	Nitrógeno, Butano y helio.
3	Líquidos inflamables		Pintura, lacas y solventes.
4	Sólidos inflamables	4.1. Sólidos inflamables. 4.2. Sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea. 4.3. Sustancias que, en contacto con el agua emiten gases inflamables.	Fósforo, magnesio, algodón húmedo.
5	Comburentes (oxidantes) y Peróxidos orgánicos	5.1 Sustancias Comburentes. 5.2 Peróxidos Orgánicos	Nitrato amónico.
6	Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas	6.1 Sustancias Tóxicas. 6.2 Sustancias Infecciosas	Arsénico, nicotina; SIDA.
7	Materiales radioactivos		Uranio, plutonio y cobalto.
8	Corrosivos		Ácidos nítrico y Clorhídrico.
9	Mercancías varias o misceláneas		Cosméticos, imanes, hielo seco, polímeros expansibles.

\*Solo se pueden transportar en avión de carga.

\*\* Los explosivos de las divisiones 1.1, 1.2, 1.3, 1.4F, 1.5 y 1.6 normalmente están prohibidos para su transporte por vía aérea.

<sup>2</sup> Manual del instituto de capacitación Internacional de Carga Aérea, S.C. 2008 pág 22.

La Reglamentación de IATA demuestra con simples términos cómo se definen y clasifican las mercancías peligrosas en nueve clases de peligros, incluyendo explosivos, gases comprimidos, líquidos y sólidos inflamables, materiales oxidantes, materias tóxicas, materiales radiactivos, corrosivos y aquellos materiales que no entran con facilidad dentro de las definiciones anteriormente citadas.

En las listas se enumeran más de tres mil artículos y substancias indicando sus números de naciones unidas (conocidos como números UN), nombres adecuados para el embarque, clases de peligros, riesgos subsidiarios, etiquetas para los bultos, grupos de embalaje, instrucciones para el embalaje y cantidades que se permiten en los aviones de pasajeros y carga.

La lista no cubre cada sustancia individual, ya que esto sería sin duda imposible, especialmente debido a que cada año se elaboran y ofrecen para el transporte un gran número de sustancias químicas nuevas. Para cubrir esto, se incluye en la lista un número de anotaciones genéricas (que no están especificadas de otra manera). Por ejemplo, si una sustancia no está específicamente enumerada en la lista por nombre, el expedidor debe determinar su clase de riesgo y puede entonces utilizar una designación "n.o.s."(no especificada en otra parte), tales como "Líquidos Inflamables, n.o.s.". Las anotaciones n.o.s. también se incluyen para cubrir sustancias que tienen más de una clase de peligro tal como "Líquido Inflamable que también es un tóxico, n.o.s.".

La reglamentación detalla los documentos de embarque que se exigen, incluyendo instrucciones acerca del cumplimiento del conocimiento aéreo y de la declaración del expedidor. Es importante tener en cuenta que sólo el expedidor puede firmar la Declaración del Expedidor y que el Consolidador, Expedidor, o Agente de Carga IATA no deben hacerlo.

Cada paquete con mercancías peligrosas debe tener la "Etiqueta de Mercancía Peligrosa" apropiada y conviene tomar nota que estas etiquetas se utilizan también en otros medios de transporte. Se exigen también otros tipos de rótulos para los paquetes según se establece específicamente en la reglamentación.

Aparte de otros embarques de mercancías peligrosas se presentan materiales radiactivos para el transporte aéreo y las normas básicas, que han adoptado todos los medios de transporte, incluyendo vía aérea, emanan de la Organización Internacional de Energía Atómica. Además, las condiciones especiales que se aplican al medio aéreo, tales como presurización, cambios rápidos de temperatura, vibración, requisitos de separación de distancia, etc. están todos amparados por la reglamentación de IATA.

Algunas mercancías peligrosas se han identificado como demasiado peligrosas para ser transportadas en cualquier avión y bajo cualesquiera circunstancias; otras están prohibidas en circunstancias normales, pero pueden transportarse con aprobaciones específicas de los Estados a quienes concierna; otras están restringidas tan sólo al transporte en aviones de carga, pero la mayoría puede transportarse con seguridad también en aviones de pasajeros, siempre y cuando se cumplan determinados requisitos.

### **2.3.1.2 Embalaje de las mercancías peligrosas.**

Las Mercancías Peligrosas pueden empacarse en dos tipos de embalaje: embalajes de *especificación* UN/ICAO (**ver anexo 6**) y embalaje *limited quantity*

Las marcas de identificación obligatorias para el empaque son:

- Proper Shipping Name
- Números de Naciones Unidas UN o número de identificación ID
- Nombre y dirección del expedidor y consignatario



Aparte de las marcas obligatorias, otros requisitos que deben cumplir son:

- Etiquetas de riesgo.
- Etiquetas de orientación para líquidos.
- Marcas de especificación para empaques UN/ICAO o "*LIMITED QUANTITY*"
- La Declaración del Expedidor para Mercancías Peligrosas
- La hoja de Respuestas de Emergencia

Los embalajes son un componente esencial en el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea. La *Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas* de la IATA dispone instrucciones de embalaje para todas las mercancías peligrosas aceptables para el transporte aéreo con una gama de opciones para embalajes interiores, exteriores y embalajes únicos. Las instrucciones de embalaje, normalmente, requieren el uso de embalajes probados de acuerdo a las especificaciones de las Naciones Unidas, sin embargo, éstos no se requieren cuando las mercancías peligrosas son embarcadas en cantidades limitadas bajo las disposiciones para cantidades limitadas de las instrucciones de embalaje identificadas con «Y». La Reglamentación limita estrictamente la cantidad de mercancías peligrosas permitidas dentro de esos embalajes con el fin de minimizar el riesgo en caso de producirse un incidente.

### **2.3.1.3 Importancia de la capacitación del personal para manejo de las mercancías peligrosas.**

La formación también es un elemento esencial para mantener un régimen regulador seguro. Es necesario formar adecuadamente a todas las personas que participan en la preparación o el transporte de mercancías peligrosas para que puedan llevar a cabo su trabajo. En función del puesto de trabajo, esto puede suponer solamente una formación básica pero también puede incluir una formación más profunda sobre las complejidades de esta reglamentación. Es importante recordar que es muy poco probable que

las mercancías peligrosas den problemas si se preparan y manipulan de acuerdo con la *Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas* de la IATA.

El hecho de que el expedidor emita una declaración de mercancías peligrosas correcta garantiza que todos en la cadena del transporte sepan las mercancías peligrosas, cómo cargarlas o manipularlas adecuadamente y qué hacer si se produce un incidente o accidente tanto durante el vuelo como en tierra. El piloto al mando de la aeronave debe conocer lo que lleva a bordo del avión para poder actuar adecuadamente ante una emergencia. El piloto también debe transmitir esta información, si es posible, a los servicios de tráfico aéreo para ayudar a responder ante cualquier incidente o accidente que se produzca en un avión. La información respecto de las “mercancías peligrosas ocultas” debe ser también traspasada a los pasajeros con el fin de asistirles en el reconocimiento de aquellas mercancías peligrosas que no les está permitido transportar en su persona o en su equipaje y aquellas que no pueden ser fácilmente reconocidas como peligrosas.

Así también deben notificarse todos los accidentes o incidentes atribuibles a mercancías peligrosas para que las autoridades pertinentes puedan determinar la causa y adoptar las medidas necesarias. Además si a consecuencia de estas investigaciones es preciso introducir cambios en la reglamentación, se pueden adoptar las medidas reguladoras adecuadas sin demora.

## **CAPÍTULO 3 DESEMPEÑO LABORAL DENTRO DEL GRUPO LOGIS.**

### **3.1 Generalidades sobre grupo Logis.**

Grupo Logis está comprometido con ser una empresa global de servicios al comercio exterior que logre la satisfacción total de sus clientes, prestándoles servicios de calidad en forma oportuna. Para lograrlo la organización se esfuerza en mejorar en forma continua cada aspecto de sus actividades a través de un sistema de calidad basado en los estándares de la norma ISO 9001:2000 y en la optimización de sus recursos para mantener el liderazgo en el ramo nacional a corto plazo y consolidar la empresa en el mercado internacional a mediano plazo.

Lo anterior ha llevado a un cambio de dimensiones de la empresa, que implica, entre otras cosas, la necesidad de mantener la implantación de sistemas de administración de la calidad del servicio que estamos proporcionando, así como la sistematización de procedimientos operacionales. Cabe mencionar que la empresa obtuvo en 1999 la certificación ISO9002:1994 en la oficina central en México D.F., re-certificada bajo la norma ISO9001:2000, en el año de 2002.

#### **3.1.1 Historia**

Logis inicia sus actividades, como empresa de servicio al comercio exterior, durante el año de 1991, con el objetivo inicial de prestar solo un servicio expedito de despacho aduanal a la comunidad de comercio exterior.

Desde su comienzo, la empresa se ha enfrentado a un medio en plena transición y ha tenido que adaptarse a los cambios constantes que se han presentado. Inicialmente, limitada a la actividad de agencia aduanal, LOGIS incursionó en la consultoría, el transporte internacional, la logística de

distribución y la unidad de verificación, con el fin de convertirse en una empresa global de servicios al comercio exterior.

En sus primeros años, la actividad de agencia aduanal se desarrolló exclusivamente en la aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Posteriormente, en 1992 un proceso de continuo desarrollo la llevó a crear la división marítima con la finalidad de cubrir los requerimientos y necesidades de los clientes. Desde entonces, la división inicialmente fundada en el puerto de Veracruz ha mantenido a Logis en una posición competitiva en el mercado.

Asimismo, la empresa ha posicionado, año con año, su presencia a nivel nacional. Esta división ha crecido paralelamente en otras aduanas como Manzanillo y Altamira. En 1995, Logis emprendió operaciones en la frontera norte en Nuevo Laredo, Tamaulipas, y en Laredo, Texas.

Una constante en el desarrollo de Logis ha sido la decisión de inversión, tanto en una infraestructura de vanguardia como en la formación y capacitación continua de su personal a fin de enfrentar eficazmente las necesidades de un mercado globalizado y competitivo y las mayores expectativas de calidad y productividad de los clientes.

### **3.1.2 Servicios que presta**

Hoy en día, Logis está constituida por un grupo de empresas especialistas en aportar soluciones logísticas a las empresas que operan en la Republica Mexicana y en los Estados Unidos. La empresa cuenta con infraestructura en distintos sectores, tales como:

1. Logis Consultores.
2. Logis *Inc.*
3. Logis transportes.

4. Logis Operador Logístico.
5. Logis Agencias Aduanales.
6. Logis *Freight*.

A continuación se enuncian cada uno de estos servicios que presta la empresa.

### **Logis Consultores**

Inicialmente limitada a la actividad de Agencia Aduanal, pero con la idea de consolidarse a nivel Nacional, Logis ha incursionado en otras áreas como: el transporte internacional, la logística de distribución y almacenamiento, la verificación de normas de información comercial y, recientemente como Organismo de Certificación de Producto (OCP). Con esta idea, en 1998, se formó Logis Consultores S.A. de C.V.

Logis Consultores es una empresa constituida y existente conforme a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, ubicada en México D.F. tiene como objeto social, la verificación de las normas oficiales mexicanas, la certificación de productos y la asesoría en materia de comercio exterior y trámites gubernamentales, para garantizar seguridad fiscal en cada una de las operaciones de los clientes.

Asimismo, la capacidad de Logis Consultores, como Unidad de Verificación y Organismo de Certificación, en Recursos Humanos y Materiales es suficiente para llevar a cabo la operación, sin necesidad de subcontratar ningún tipo de servicio adicional. Cabe hacer mención que para efectos de la Operación del OCP, es indispensable tener un convenio con los laboratorios de ensayo (Prueba) y Organismos de Certificación de Sistemas, previamente seleccionados, para que el cliente o solicitante del Servicio pueda realizar las actividades necesarias para la Certificación de sus Productos.

## **Logis Inc.**

Esta empresa emprendió operaciones en 1995. Se encuentra ubicada en Laredo, Texas, y es considerada como la puerta de entrada obligada para intercambios comerciales entre Estados Unidos y México, en servicios tan diversos como: exportación e importación vía terrestre, almacenaje de mercancías y logística.

La principal característica de Logis Inc. es que cuenta con nueve mil m<sup>2</sup> de almacén y 30,000 m<sup>2</sup> de patio de maniobras, con lo que tiene la posibilidad de establecer las medidas necesarias y efectivas para la recepción, inspección, manejo, almacenamiento, identificación y posibilidades de rastreo de las mercancías de importación y de exportación, es decir es una de las sucursales con mayor infraestructura dentro de la empresa. Esto debido al volumen de operaciones así como el volumen en mercancía por operación teniendo en cuenta que los costos de transporte reducen en este tipo de tráfico aproximadamente un 50% en comparación con el flete aéreo.

Esta es una de las sucursales estratégicamente bien ubicada. Fue creada tomando en cuenta el contexto geopolítico y económico que ha vivido y vive el país con Estados Unidos, por tanto esta sucursal da una gran fuerza y realce a todo el grupo Logis.

## **Logis Transportes**

Esta empresa se ubica en la sucursal de Tlanepantla, Edo. de México y fue creada en el año de 1998. Se especializa en transporte nacional con el cual se proporciona al cliente un servicio complementario para las empresas del mismo grupo, tales como: Logis Agencias Aduanales y Logis Operador Logístico, haciendo las recolecciones y entregas de mercancías, así como la distribución en los 19 centros ubicados en diferentes estados de la República.  
**(ver anexo 2)**

Logis Transportes posee una flota de más de 300 unidades propias: tractos Volvo, y cajas de 53 y 48 pulgadas, plataformas, portacontenedores y *Dollies*, camiones de 8 toneladas, camioneta de 3 ½ y 1 ½ y VW Van de 650 Kg. (los modelos de las unidades son de los años 2005 a 2009) y cuentan con rastreo satelital (GPS); todos los operadores cuentan con equipamiento en comunicación de telefonía celular y servicio de comunicación a través de la compañía Nextel.

Para el rastreo de sus unidades Logis Transportes cuenta con un centro de monitoreo en donde por medio del sistema de localización GPS, controla y traza a través de GEOCERCAS las rutas de viaje del 100% de sus unidades, vigila que se mantengan en ellas, establece círculos de servicio en caso de un conato de robo y controla vía remota la apertura de puertas y el apagado del motor.

### **Logis Operador Logístico**

Esta empresa está ubicada en la zona Norte de la Ciudad de México (Azcapotzalco). Fue creada en el año 2005. Los servicios que proporciona son de Almacenaje, Maquila de embalaje, etiquetado y distribución.

Logis Operador Logístico es especialista en asesoría y maquila de embalaje, en ofertas promocionales que tienen como objetivo mejorar las ventas de las empresas contratadoras del servicio. El etiquetado que propone la empresa les permite a sus clientes cumplir con los requerimientos de las distintas Normas Oficiales Mexicanas.

Para dar el servicio de almacenaje cuenta con 90,000 m<sup>2</sup> de superficie techada en la República Mexicana, así como con un sistema propio de nombre Orfeo que le ayuda a tener el control de inventarios en línea, proporcionando así opción a los clientes para tener acceso a la información vía internet las 24 horas del día y los 365 días del año. Asimismo, proporciona seguridad en todo momento, mediante cámaras de seguridad y vigilancia armada en cada uno de

los centros de distribución. Mantiene una comunicación fluida mediante el sistema de telefonía en todos los puntos.

Para brindar el servicio de maquila cuenta con el conocimiento indispensable para un *Outsourcing* de inventarios. Logis Operador Logístico es especialista en procesos, tales como: etiquetados, reempaque, armado de promociones, armados de estuches, insertos de instructivos, aplicación de sellos de garantía, “mexicanización”, regionalización, cumplimiento de NOMS de información comercial. Del mismo modo, la empresa proporciona la garantía de respuesta inmediata a emergencias o retrasos.

En el servicio de *picking* son expertos en el armado de pedidos con requerimientos especiales. Da el servicio de surtido de pedidos por pieza, por caja cerrada, armado de tarimas de acuerdo a especificaciones de sus clientes; cuenta con capacidad para emitir facturas y administrarlas; son especialistas en reempaque y etiquetado de mercancía de conformidad con los datos logísticos suministrados por sus principales clientes, como: mayoristas, ferreteros y algunas compañías entre las cuales destacan *Wal-Mart*, *Comersa*, *Copel*, *Corporación Control*, *Soriana*, *Chedraui*, *Liverpool* y *Palacio de Hierro*.

En el servicio de distribución elaboran la documentación de entrega, desde facturas al cliente hasta documentos específicos exigidos por grandes cadenas. Elaboran y optimizan rutas de distribución para cada cliente con el fin de acortar distancias y tiempos; confirman, vía telefónica, las citas de entrega, así como la recepción de las mercancías. Lleva a cabo traslados a los Centros de Distribución Regionales en unidades propias, con frecuencias definidas en rutas foráneas y sistema de rastreo en línea para el control de su distribución. Realiza el control y administración de rechazos y devoluciones de mercancía.

Logis Operador Logístico cuenta con 21 Centros de Distribución, ubicados en varios puntos de la Republica Mexicana: Acapulco, Culiacán, Chihuahua, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Mérida, Distrito Federal, Monterrey, Nuevo



Laredo, Oaxaca, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Tampico, Tijuana, Toluca, Torreón, Tuxtla Gutiérrez, Veracruz y Villahermosa **(Ver anexo 2)**.

### **Logis Agencias Aduanales.**

Como ya he mencionado, durante el año de 1991, la empresa comenzó sus operaciones sólo como Agencia Aduanal, con el objetivo inicial de prestar sólo un servicio expedito de despacho aduanal a la comunidad de comercio exterior, por tanto, como empresa precursora, cuenta con infraestructura propia en oficinas, almacenes, personal, comunicaciones y su sistema propio para la elaboración de pedimentos (Orfeo) mediante el cual, es subida toda la información en tiempo real a internet, dando oportunidad así a los clientes de ver sus pedimentos, así como buscar cualquier tipo de información con relación a su operación.

Logis Agencias Aduanales ofrece el servicio de despacho de las operaciones de comercio exterior, tales como: importación, exportación, tránsitos, operaciones virtuales en sus diferentes modalidades: aérea, marítima, terrestre y ferroviaria. Tiene presencia en las principales aduanas del país por lo que permite a sus clientes elegir cualquier puerta de entrada o de salida de su mercancía.

Logis Agencias Aduanales tiene presencia en: Nuevo Laredo, Laredo, Aeropuerto de la Ciudad de México (oficina matriz), Veracruz, Manzanillo, Aeropuerto de Toluca, Aduana de Pantano, Altamira, Aeropuerto de Guadalajara, Aeropuerto de Monterrey, Colombia (Nuevo León), San Luis Potosí y Aguascalientes. **(Ver anexo 2)**

Para proporcionar el servicio de importación y exportación de mercancías, Logis cuenta con los números de patentes de cuatro agentes aduanales los cuales son repartidos en las diferentes sucursales de tal manera de que todas queden cubiertas.

Dentro de la agencia aduanal, la operación que realizo es la de despacho aduanal de exportación y para hacerlo fueron indispensables los conocimientos adquiridos en la FES Aragón, pero sobre todo las capacitaciones adicionales que recibí dentro de la empresa durante los primeros días de trabajo, tales como Ley Aduanera, Incoterms, Clasificación Arancelaria para tener los conocimientos necesarios y realizar así los pedimentos de exportación, así como cursos internos de despacho aduanal, entre varios más con el objetivo de completar los conocimientos para ser capaz de llevar a cabo la operación completa de exportación.

Una empresa-cliente puede sólo solicitar de Logis, el servicio de despacho aduanal y pedir a otra empresa de transporte internacional el manejo de su flete para hacer su exportación; en este caso, Logis sólo realiza el pedimento de exportación y se coordina con la empresa de transporte internacional que el cliente elija para obtener de ella los documentos del transporte necesarios con los que viajará la mercancía, o bien, dicha empresa-cliente, puede solicitar la operación completa de exportación incluyendo el transporte internacional para lo cual se coordina con la empresa Logis Freight para el manejo de flete internacional.

### **Logis Freight .**

La empresa ofrece a sus clientes el servicio de *Freight Forwarder*. que proyecta, coordina, controla y dirige todas las operaciones necesarias para efectuar el transporte internacional de mercancías en cualquiera de sus modalidades: marítimo, terrestre y/o aéreo.

Para lograrlo, Logis Freight cuenta con la cooperación mutua de *Freight Forwarders* en el extranjero (corresponsales ver anexo 1) con los cuales lleva a cabo operaciones *Door to Door*, tanto de importación como de exportación.

En la modalidad aérea, que es el área específica de este trabajo, todos cuentan con la particularidad de ser Agentes de Carga IATA. Logis Freight obtuvo la

aprobación como agente de carga IATA, en el año 2000, cumpliendo con todos los requisitos estipulados.

Las normas para Agencias de Carga han sido establecidas con el fin de reglamentar los estándares de la práctica de los negocios entre todo Agente de Carga IATA aprobado y las líneas aéreas miembros. Estas normas reflejan los derechos y las obligaciones de ambas partes y los procedimientos que se aplican a las organizaciones que desean obtener la aprobación de Agente de Carga IATA.

Toda persona u organización que desea obtener la aprobación como Agente de Carga IATA puede hacerlo presentando una solicitud que consiste en contestar por escrito las respuestas de un cuestionario. Este cuestionario ha sido adoptado por todas las compañías aéreas y forma parte de las normas para Agencias de Carga.

Los requisitos esenciales para calificar como agente de carga IATA son: primero, tener personal calificado y debidamente preparado, especialmente en lo que se refiere a mercancías peligrosas; segundo, contar con una situación financiera sólida; tercero, tener locales de trabajo apropiados y facilidades para el manejo de la carga; y por último, participar en la promoción activa y venta del transporte de carga aérea internacional.

Respecto a los requisitos mínimos de personal, el nuevo solicitante o una Agencia de Carga acreditada debe tener, en el momento de la solicitud y posteriormente, después de su acreditación, un mínimo de dos personas empleadas de tiempo completo que deberán tener certificados válidos, emitidos dentro de los dos años anteriores después de haber concluido un curso de manejo de Mercancías Peligrosas, debidamente reconocido, como constancia de aprobación del respectivo examen escrito.

Aquellos Agentes de Carga que tienen más de una oficina en que la carga se prepara para el transporte deberán mantener por lo menos una persona

calificada que posea la certificación en el Manejo de Mercancías Peligrosas, y estará presente en todos los lugares en donde se emiten guías aéreas.

Adicionalmente, dos personas deben mantener un Diploma del Curso de Introducción de IATA/FIATA o deberán haber completado y aprobado un curso equivalente ofrecido por una línea aérea miembro de IATA o cualquier curso aceptable al consejo regional conjunto de carga, ofrecido por cualquier centro de capacitación, aerolínea, organización comercial o instituto de capacitación, autorizado por IATA/FIATA.

En lo relativo a los aspectos de seguridad, todos los Agentes de Carga IATA son responsables de actualizar o validar sus certificados de capacitación en mercancías peligrosas cada dos años y antes de que aquellos que tienen en sus expedientes hayan expirado. El fallo en la renovación del certificado del curso sobre mercancías peligrosas en la fecha especificada por el administrador de Agencias, con el resultado de que el Agente no cumple este requisito, será motivo para que el Administrador de Agencias excluya al agente de la relación de Agencias de Carga.

Por lo que toca a los aspectos financieros, con el fin de determinar si la Agencia satisface los requisitos financieros para el registro y/o retención como un Agente de Carga IATA, el solicitante tendrá que proporcionar un estado financiero que refleje plenamente la posición financiera de la Agencia como una entidad operativa. Para solicitudes de cambio de propietarios, el estado financiero debe reflejar la situación de la agencia bajo la nueva propiedad.

El estado financiero debe incluir como mínimo, una hoja de balance, una hoja de ingresos o estado de pérdidas y ganancias, junto con las notas de declaración. Además un contador deberá llenar, firmar y hacer notarizar un estado de los activos y los pasivos en un formulario que la IATA emite. Es necesario destacar que la moneda en la que el estado ha sido preparado deberá ser claramente indicada.

Los estados financieros deben reflejar la posición financiera del agente de no más de los últimos seis meses. Cuando el estado financiero ha sido auditado, entonces éste será aceptable si es enviado dentro de los tres meses siguientes a la fecha de informe del auditor.

Respecto al requisito de garantía bancaria, todas las agencias de carga ubicadas en los países de Ecuador y México deberán contar con una. Esta garantía es aplicable a todos aquellos Agentes que están en busca de su registro o aprobación IATA, y a todos aquellos ya acreditados y aprobados por IATA.

El valor de la garantía es equivalente al promedio de ventas pre-pagadas quincenales y deberá renovarse automáticamente todos los años antes de su fecha de vencimiento. Esta garantía deberá ser proporcionada y presentada a las oficinas del CASS de IATA para su custodia.

En lo relativo a los locales de trabajo apropiados, la promoción y la venta, el solicitante deberá: mantener y operar por lo menos una oficina (o un departamento que dependa de la misma) que se dedique activa y principalmente a la promoción y venta de transporte aéreo internacional de carga al público en general en las compañías miembros y el manejo de los envíos en las mismas.

Así también, deberá haber estado dedicado a tales actividades por un periodo mínimo de seis meses antes de la fecha de la solicitud, así como estar en posesión de un seguro adecuado que cubra su responsabilidad civil por pérdida o daños que pudiera sufrir la carga del remitente.

El solicitante deberá ofrecer al público instalaciones, personal y equipo apropiados para desempeñar, como mínimo, las siguientes funciones;

- cotizar tarifas, cargos, así como las condiciones relacionadas con ellas;
- ayudar a los clientes a llevar a término las diligencias exigidas para el transporte aéreo de carga, incluyendo los servicios de reservas;

- adherir a las medidas de control preescritas por las autoridades responsables y complementadas periódicamente por el miembro. El administrador de agencias podrá por iniciativa propia, o a petición de un miembro, llevar a cabo un examen del agente, para determinar que se cumplen las medidas de seguridad ordenadas por las autoridades;
- organizar la entrega de los envíos a un miembro en cualquier aeropuerto designado por el mismo para la aceptación general de todos los envíos listos para el transporte;
- aceptar para el transporte y entrega de mercancías peligrosas de acuerdo con los reglamentos aplicables sobre el tema; y,
- recibir los cargos de transporte de los clientes y remitir las cantidades adecuadas a los transportistas.

Es precisamente en el área de Logis *Freight* complementado con agencias aduanales donde se centra el presente trabajo: transporte internacional vía aérea; es decir, como *AirFreight Forwarder*, acompañado con el servicio de despacho aduanal de exportación.

### **3.2. Funciones como Agente de Carga IATA (*Freight Forwarder*)**

Las funciones que realizo en la empresa las dividiré como agente de carga IATA y como agente aduanal.

El objetivo de las actividades como Agente de Carga IATA es proyectar, coordinar, controlar y dirigir todas las operaciones necesarias para realizar el transporte internacional de mercancías, así como llevar a cabo el proceso de desconsolidación a la llegada de la carga de importación por la Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México de forma ágil

Mis actividades concretas son las siguientes:

- Coordinar todas las operaciones de consolidación y desconsolidación de carga aérea encomendadas por los clientes a Logis Freight, S.A de C.V.

- Buscar las mejores opciones de aerolíneas en cuanto a costo y tiempo.
- Negociar tarifas en el transporte aéreo de carga tanto con las principales líneas aéreas cargueras y pasajeras como son Air France, Aeromexico, American Airlines, Amerijet, Aerounion, Air Canada, British Airways, Cargolux, Continental, DHL, Delta, Fedex, Iberia, KLM, Lufthansa, MartinAir, MasAir, Lan Airlines. así como con nuestros corresponsales de Europa, América del Norte y América del Sur. ( ver anexo 1)
- Implementar nuestro nivel de corresponsales para poder ofrecer el servicio *door to door* por parte de Logis *Freight* tanto a nivel importación como exportación.
- Coordinar desconsolidaciones aéreas de carga, sin avería o daños que perjudiquen la naturaleza y/o el empaque de la misma.
- Realizar cotizaciones para exportaciones e importaciones aéreas de operaciones *door to airport* y *door to door*.
- Reestructurar en la manera de lo posible y sobre todo en los cambios constantes el departamento de consolidación y desconsolidación de carga aérea basándome en los estándares de la norma ISO 9001-2008
- Supervisar y revisar la correcta aplicación de la facturación proporcionada por IATA- CASS así como la coordinación y pago de estados de cuenta de este proveedor.
- Asesorar a los clientes en todas las operaciones relacionadas en servicio de tránsito internacional, así como la logística de sus embarques en tránsito.
- Asesorar el mejor término de comercio exterior que se adapte a las necesidades de compra-venta de nuestros clientes.

- Supervisar que el asistente de desconsolidación de carga cuente con el efectivo necesario para el pago de maniobras, almacenajes o revalidación de guías.
- Coordinar y resolver con las líneas aéreas cualquier altercado con la carga de exportación y desconsolidación.
- Manejar embarques de mercancías peligrosas para el transporte aéreo.
- Asesorar a los clientes para el correcto empaque de sus mercancías peligrosas, ya sea en empaque de especificación de las Naciones Unidas o empaque de Cantidad Limitada.
- Revisar las hojas técnicas de los productos peligrosos para corroborar los números de Naciones Unidas para los productos peligrosos a exportar.
- Realizar el correcto llenado del formato para la declaración de mercancía peligrosa (DGR).
- Realizar el correcto empaque y etiquetado de mercancías peligrosas para que esta sea aceptada por las líneas aéreas para su envío.

### **3.3. Funciones como agente aduanal (despacho de exportación)**

Mi objetivo principal es establecer los lineamientos necesarios para la realización del despacho aduanero de mercancía de exportación, asegurando el manejo y selección de los documentos, cuidando el cumplimiento de las restricciones y regulaciones arancelarias y no arancelarias y optimizando los tiempos en los despachos de las mercancías.

Como agente aduanal, en el despacho de exportación:



- Coordinar todas las operaciones y actividades del Departamento de Exportación, realizadas diariamente, así como resolver los conflictos o problemas que puedan surgir en esta área.
- Proporcionar atención al cliente, vía telefónica o personalmente con relación al régimen y la clave a utilizar en sus operaciones de exportación.
- Asignar responsabilidades a todos los integrantes del departamento de Exportación.
- Coordinar la capacitación interna o externa de los integrantes del departamento de exportación.
- Coordinar la recolección de la mercancía.
- Reportar a la Gerencia de Operaciones el desarrollo de la operación, así como sus posibles problemas.
- Supervisar que los integrantes de la Coordinación de exportaciones realicen eficazmente las actividades asignadas.
- Supervisar que se realice el pedimento de exportación correctamente.
- Coordinar la elaboración de retornos o desistimientos con las jefaturas de importación.
- Supervisar en el sistema de la empresa que cada operación cuente con todos los cargos para que esta sea facturada correctamente.
- Atender y resolver dudas o diversos problemas que pudieran presentarse con el cliente, el almacén de la aduana, el transporte interno etc. en la exportación aérea.

- Verificar que el asistente de exportación y el asistente de desconsolidación, reporten a los clientes sobre su carga.
- Verificar que no haya retrasos en los embarques.
- Coordinar las necesidades de transporte para la carga, considerando el su volumen.
- Recibir el reporte de los estatus de la mercancía de exportación.
- Aplicar y mantengo el sistema de calidad de Logis, bajo los requerimientos de la norma ISO 9001: 2008.

### **3.4. Relación entre la teoría y la práctica.**

La teoría que recibí dentro de la mayoría de las materias tomadas en la carrera de Relaciones Internacionales, aunando a las materias optativas de Comunicaciones y Transportes, fueron base fundamental de mi formación profesional; es así como para el desarrollo del trabajo realizado, todos los días en el área laboral puedo retomar los conocimientos adquiridos en las aulas, sólo que ahora puedo aplicarlo directamente en la práctica.

Con el fin de especificar la práctica que he desarrollado con la teoría adquirida en cada una de las materias recibidas en la carrera de Relaciones Internacionales, considero importante hacer mención de dicha materia en el inicio de cada actividad aquí descrita, así como intentar señalar en cual de las dos áreas que manejo en la empresa existe la relación.

### **MATERIA: COMUNICACIONES Y TRANSPORTES INTERNACIONALES.**

#### **Como agente de carga Internacional**

Puedo ver día con día la importancia de las comunicaciones y transportes y la aplicación de la materia del mismo nombre, en el Comercio Internacional mediante las diferentes coordinaciones que realizo con mis corresponsales en

varias partes del mundo, por medio de la comunicación la cual, debe de ser lo más óptima posible y renovada con la vanguardia de la tecnología para poder brindar a los clientes el servicio integral en tiempo y forma, así como mantenernos como empresa transportista de nivel competitivo dentro del mercado de transporte internacional. De ello dependen los envíos de importaciones y/o exportaciones, desde y para varias partes del mundo; con este simple ejemplo podemos ver como, tanto los medios de comunicación como el transporte internacional, son base fundamental en el desarrollo del comercio exterior.

Otro tema que puedo tratar como parte de la práctica profesional dentro de las materias de Comunicaciones y Transportes y de la materia de Organización Internacional es ver la forma en la que trabajan las Organizaciones Internacionales sobre todo las relacionadas con el transporte internacional; por ejemplo la OMI (*Organización Marítima Internacional*) Organismo especializado de las Naciones Unidas cuyos principales objetivos son mejorar la seguridad en el mar y prevenir la contaminación procedente de buques. Se ocupa también de los aspectos internacionales de la responsabilidad y compensación, y de la facilitación del tráfico marítimo. Pero para el presente trabajo me enfoco a la OACI (*Organización de Aviación Civil Internacional*). Así como a la IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo).

Con el objetivo de mostrar la forma de proceder entre la OACI y la IATA podemos tomar como ejemplo este último punto y tomar lo que al texto nos dice la reglamentación de mercancías peligrosas.

*La reglamentación de la OACI está codificada en el anexo 18 al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional y en sus Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.*

La IATA emite la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas, la cual contiene todos los requisitos de las Instrucciones Técnicas (emitidas por la

OACI). Además la IATA ha incluido requisitos adicionales que son más restrictivos que las Instrucciones Técnicas y refleja las prácticas normales de la industria o consideraciones operacionales.

La Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas de la IATA es aplicable a:

Todas las líneas aéreas que son miembros activos o miembros asociados de la IATA. Todas las líneas aéreas que forman parte del Multilateral *interline Traffic Agreement-Cargo de la IATA*. Todos los expedidores y agentes que ofrezcan envíos de mercancías peligrosas a esos operadores.

Por lo tanto, podemos decir que el anexo 18 de la OACI y las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea son aplicables para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea desde y a través de los Estados miembros de la OACI.<sup>3</sup>

Por otra parte, el tema de la clasificación de los transportes internacionales y la importancia de cada uno de ellos, se puede considerar como base fundamental del conocimiento en la práctica diaria para el servicio que ofrece la empresa, ya que es completamente indispensable conocer las necesidades y naturalezas de los envíos para poder determinar y asesorar a los clientes en cuanto a su elección del tipo de transporte, así como informar de la problemática que pudiese surgir en la operación de cada uno de ellos.

## **MATERIA: COMERCIO INTERNACIONAL Y BLOQUES ECONOMICOS**

### **Como agente aduanal**

Como bien sabemos a medida que la técnica perfeccionó los medios de comunicación, el comercio se fue ampliando y evolucionando desde el primitivo trueque de los pueblos de la antigüedad hasta la desarrollada compraventa contemporánea. Esta evolución significó un ensanchamiento comercial en el volumen de los intercambios y extensión de la zona geográfica de influencia de dichos intercambios. Cuando la zona de intercambio sobrepasó las fronteras

---

<sup>3</sup> Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas Asociación Internacional de Transporte Aéreo. 50° edición

nacionales apareció como necesidad natural el comercio internacional,<sup>4</sup> esta actividad se incrementa en la medida en que surgen necesidades entre los pueblos, quienes buscan nuevas formas de desarrollo económico. Es por ello que surge la integración económica entre países.

La integración económica de países implica una serie de etapas o pasos, que se van dando entre países que celebran acuerdos comerciales a fin de lograr mayor cooperación y acercamiento en aspectos relacionados con el comercio, y según el grado de integración se implicarán cuestiones de índole monetaria, fiscal, de seguridad social, etc. Las diversas etapas de incorporación podrán implicar desde zonas de libre comercio, uniones aduaneras, mercados comunes, uniones económicas y deberán celebrarse de conformidad a lo establecido en la Organización Mundial de Comercio.<sup>5</sup>

Y es aquí como nuevamente parte de la teoría se hace realidad en la práctica. En el desarrollo de mis actividades cotidianas ya que, aunado esto a materias como Bloques Económicos Internacionales, puedo aportar que diariamente veo temas relacionados con los diferentes tratados; como por ejemplo la revisión e interpretación constante de algunos puntos de diferentes tratados, en especial el TLCAN (Tratado de Libre Comercio con America del Norte), TLCUE (Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea), TLCAELC (Tratado de Libre Comercio con la Asociación Europea de Libre Comercio) para la correcta aplicación de los indicadores de los pedimentos de exportación. Así también la aplicación de tratados internacionales —en este sentido me han sido de utilidad materias como Derecho Internacional Público I y II y Convenios Internacionales— para beneficiar al cliente de preferencias arancelarias mediante la correcta aplicación de los certificados de origen, entre otras.

## **MATERIA: NEGOCIOS INTERNACIONALES**

### **Como agente de carga y como agente aduanal**

En cuanto a materias como Negocios Internacionales enfocándome al tema de la determinación del producto de exportación en específico, puedo añadir que

---

<sup>4</sup> Enciclopedia Jurídica Omeba T. III Editorial Bibliografía, Argentina, 1955 pp 305 y 321

<sup>5</sup> Trejo Vargas Pedro, Comercio Exterior sin barreras 2004. Ediciones fiscales ISEF

en la práctica intervengo además de la revisión de los productos finales que envío, en el correcto empaque el cual debe de reunir los requisitos inmediatos para su transportación, así como el cumplimiento de ciertas reglas solicitadas por los países de destino de dichas exportaciones.

Así también, oriento a los clientes a la correcta utilización de los diferentes términos de comercio internacional (INCOTERMS) y utilizo dichos términos también para la elaboración de sus cotizaciones.

### **MATERIAS: INTRODUCCION A LA COMPUTACION Y COMPUTACION APLICADA A LAS RELACIONES INTERNACIONALES:**

En la actualidad los medios electrónicos computarizados son la base fundamental en cualquier área de trabajo, por tal motivo fue para mi una herramienta básica la materia de introducción a la computación así como la materia de computación aplicada a las Relaciones Internacionales. Por tanto, aunque la necesidad de estar a la vanguardia tecnológica nos obliga a las constantes actualizaciones, los conocimientos adquiridos en las aulas, seguirán siendo las bases sólidas del conocimiento.

### **IDIOMAS (INGLÉS Y FRANCES)**

Como anteriormente mencioné, la globalización nos lleva a tener mucho mas contacto con el resto del mundo y para ello es indispensable el poder tener las herramientas básicas para cualquier tipo de coordinación o negociación y ésta es, la comunicación directa por medio del mismo idioma. Como bien es sabido el idioma Ingles se ha convertido en el idioma universal, por tal motivo, es indispensable su pleno conocimiento lo cual pude obtener como materia obligatoria en la licenciatura.

Una herramienta complementaria también ha sido la aplicación del idioma Francés, esto debido a que además de que este es uno de los cinco idiomas oficiales de la ONU, el grupo Logis, pertenece en su totalidad a una persona con nacionalidad francesa y por ende en mi aérea se tiene mucha relación con empresas de dicho país.

### **3.5 Ejemplo completo de exportación con manejo de flete internacional de mercancías consideradas como peligrosas para el transporte aéreo (Colaboración entre Logis Agencias Aduanales y Logis Freigh).**

Con el objetivo de finalizar el presente trabajo dando la aportación práctica de ambas empresas, desarrollaré un ejemplo práctico.

La empresa productora de cosméticos importa temporalmente diferentes productos (materia prima) todos ellos de varios países: envase de Alemania, válvulas y tapa de Italia, esencia de flor de Francia, válvulas de Brasil, alcohol etílico y todos los demás productos de origen mexicano.

Con todos estos productos realiza desodorantes en aerosol los cuales en este ejemplo, retornará (exportará) a Francia para su comercialización.

Esta empresa cuenta con programa de diferimiento de aranceles IMMEX (Industria Manufacturera, Maquiladora y de servicios de Exportación) y lo utiliza para poder importar temporalmente materia prima para elaboración de su producto dejando pendiente el pago de los impuestos ya que en el momento de importar, aun no sabe a quien venderá su producto terminado (la clave del pedimento de importación sería IN *-importación temporal de bienes que serán sujetos a transformación, elaboración o reparación por parte de empresas con programa IMMEX* - con forma de pago 5 es decir pendiente de pago, ya que es una de las ventajas que ofrece ser empresa IMMEX). Una vez terminado su producto y listo para la venta al extranjero la empresa debe realizar una exportación con clave RT (retorno de mercancías transformadas, elaboradas o reparadas por empresas con programa IMMEX)

Como agente aduanal la operación que se realiza es: la revisión de la mercancía, así como de la carta de instrucciones ( en donde revisa el régimen y clave de pedimento que el cliente desea realizar) factura ( sobre todo se checa la correcta aplicación de INCOTERM) y lista de empaque (se checan los detalles de la mercancía para la correcta declaración de todos los productos en

pedimento), se checan también los pedimentos involucrados de la importación temporal para poder determinar si hay algún impuesto pendiente de pago ya que de haberlo y realizar la operación sin el pago del mismo, podría considerarse como una omisión de contribuciones en donde el agente aduanal se considera como responsable solidario de la empresa, por tanto, podría ser sancionado con base en el artículo 178 fracción II de la ley aduanera e infraccionado en base al 176 fracción I y en caso de que la omisión sobrepase los \$ 141,917.00 se entra en el supuesto de cancelación de patente (Art. 165 fracción II inciso a).

Así también, el agente aduanal se encarga de la aplicación o en su caso sólo la revisión de fracción arancelaria, una vez revisados todos estos datos, se procede al llenado de pedimento de exportación de acuerdo a lo establecido en el apéndice 8 anexo 22 de las reglas de carácter general en materia de comercio exterior, analizando todos y cada uno de sus campos para evitar que los clientes tengan algún problema fiscal posterior, analizando los tratados a los que se puede apegar para la aplicación de preferencias arancelarias, así como ubicando origen destino de la mercancía para la correcta aplicación de identificadores para el pedimento.

Por tanto, retomando el ejemplo, como se puede ver y por reglas de origen debido a que a excepción de las válvulas, toda la materia prima es de origen europeo y mexicano; el producto terminado es considerado como producto originario de la región del tratado entre México y la Unión Europea (TLCUE), así es que, se gozará de un beneficio arancelario a la importación en un país miembro del tratado (en este caso Francia).

Por tanto, para poder gozar del mismo, sólo se debe de pagar el impuesto que quedo pendiente en la importación temporal (clave IN) del producto no originario, es decir, sólo se pagara el impuesto que quedó pendiente en la importación de las válvulas brasileñas. Todo esto con base en el punto 3.3.30 numeral 1 de las reglas de carácter general en materia de comercio exterior que al texto dice:



OBLIGACIONES A QUIENES EFECTUEN EL RETORNO A CUAQUIER ESTADO MIEMBRO DE LA COMUNIDAD DE LA AELC

*3.3.30 Para los efectos de los artículos 1, 52, 63-A, 83, 108, primer párrafo; 111; 121, fracción IV, segundo párrafo, 135 y 135-B, fracción I de la ley; regla 6.2 y 6.3 de la resolución de la decisión y de la Resolución de la Decisión y de la Resolución del TLCAELC, quienes efectúen el retorno a cualquier Estado Miembro de la Comunidad o de la AELC, de los productos que resulten de los procesos de elaboración, transformación, reparación o ensamble respecto de los materiales que hubieren importado bajo alguno de los programa de diferimiento de aranceles a partir del 1° de enero del 2003, deberán cumplir con lo siguiente:*

- 1. Cuando las mercancías que se retornan califiquen como productos originarios de México o se encuentren amparadas por una prueba de origen emitida de conformidad con la Decisión o el TLCAELC, en el pedimento que ampare el retorno de las mercancías de deberá de señalar en el bloque de identificadores, la clave que corresponda conforme al Apéndice 8, del anexo 22 de la presente Resolución.*

En este caso, en el pedimento que ampare el retorno se deberá determinar y pagar el impuesto general de importación correspondiente, por los materiales no originarios de la comunidad o de la AELC, según sea el caso, que hubieren importado bajo algún programa de diferimiento de aranceles y utilizados en los procesos de elaboración, transformación reparación o ensamble de las mercancías que se retornan, aplicando la tasa que corresponda en los términos de la regla 6.4 de la Resolución de la Decisión o de la regla 6.4 de la Resolución del TLCAELC, según corresponda. Para estos efectos, se determinará dicho impuesto considerando el valor de los materiales no originarios determinado en moneda extranjera, aplicando el tipo de cambio en términos del artículo 20 del código vigente en la fecha que se efectúe el pago o en la fecha en que se hayan dado los supuestos a que se refiere el art 56, fracción I de la ley. La opción que se elija deberá aplicarse en todas las operaciones que se efectúen en el mismo ejercicio fiscal.

Por otra parte, uno de los campos del pedimento para poder exportar son los datos del transporte y transportista así como las guías o conocimiento de embarque lo cual es menester del agente de carga proporcionar. Es entonces que Logis Freight se encarga de realizar el chequeo de la información en

factura y una vez determinando el tipo de material que documentara para su transporte, en este caso desodorantes en aererosol, se determina que es material considerado como peligroso para el transporte aéreo, por lo tanto:

- De acuerdo a la información (o en su caso hoja técnica del producto), proporcionada por el cliente, se determina el numero de Naciones Unidas a utilizar para la mercancía y se checa en la reglamentación sobre mercancías peligrosas las especificaciones para asegurar que dicho numero es correcto. En nuestro ejemplo se identifica que los desodorantes en aerosol quedarían bajo el UN1950
- Con base en el UN 1950 se comienza a checar en la reglamentación de mercancía peligrosa en primer instancia la forma en que el material debe de empacarse tomando en cuenta la instrucción de embalaje (Y203 para este ejemplo). De acuerdo al riesgo del producto, la reglamentación autoriza o no la posibilidad de empacar la mercancía en empaque de especificación o solo empaque de cantidad limitada; en nuestro caso, sí existe la posibilidad de manejar cualquiera de ambos empaques siempre y cuando se respeten las cantidades máximas por caja. Debiendo ser para nuestro ejemplo, cajas de 30 Kg. G (peso bruto) como máximo para empaques de cantidad limitada, 75 Kg. por caja manejando empaque de especificación y volándolo en avión pasajero, teniendo la posibilidad de manejar hasta 150 Kg. si este material aun con caja de especificación, es volado en avión carguero.
- Adicional a la cantidad máxima permitida por la IATA se revisa la instrucción de embalaje de acuerdo a la cantidad máxima a respetar; en esta instrucción de embalaje nos señala claras especificaciones del material con el que deben ser hechos los empaques ya sea interior, exterior o ambos si la instrucción así lo requiere, las cantidades netas a incluir por empaque; así también, nos indica las restricciones de las líneas aéreas conocido como variación de los operadores y las restricciones de los países conocidas como variaciones de los Estados.

- Una vez teniendo el material empacado correctamente, se procede a buscar la línea aérea que tenga la posibilidad de volar esta clase de mercancía de acuerdo a las variaciones de los operadores. Para nuestro ejemplo, los desodorantes se empacan en cajas pequeñas. De acuerdo a las características y empaque, la mercancía será volada por la línea aérea *Air France* ya que esta línea no tiene restricciones para el manejo de este tipo de mercancía peligrosa y tiene vuelo directo a su destino final que es Paris.
- Se realiza el llenado de la guía Aérea (corte de guía). La guía aérea es el contrato de transporte que se realiza entre el Freight forwarder y la línea aérea amparado bajo la Convención de Varsovia (Convenio para la unificación de ciertas reglas referentes al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929)

Es necesario comentar que la IATA establece determinadas especificaciones para el llenado de la guía como son: Las dimensiones y medidas para cada uno de los campos del formato, el color de cada una de las copias, el número de copias y especificar a quien pertenecen entre muchos otros.

Los datos específicos que para este ejemplo se tomarán para el llenado de la guía son los siguientes:

- 1.- Nombre del embarcador y dirección
- 2.- Nombre del consignatario y dirección
- 3.- Nombre del *Freight Forwarder* y dirección
- 4.- Código IATA
- 5.- Aeropuerto de salida
- 6.- Siglas IATA del aeropuerto de Destino
- 7.- Línea aérea que se utiliza
- 8.- Aeropuerto de destino
- 9.- Nombre y teléfono del contacto en destino
- 10.- Número de guía (es entregada por el CASS a las consolidadoras

de carga)

- 11.- Moneda a utilizar (desde México siempre declara en USD)
- 12.- Saber el INCOTERM a utilizar en esta operación para determinar si los cargos van prepagados o al cobro.
- 13.- Saber si se comprará el seguro o no para determinarlo
- 14.- Número de bultos a transportar
- 15.- Peso
- 16.- Unidad de medida del peso (kg o Lb )
- 17.- Clase de tarifa
- 18.- Peso Volumen
- 19.- Tarifa a utilizar (esto depende de la distancia y el peso)
- 20.- Total por cargo de flete
- 21.- Descripción de la mercancía en inglés y dimensiones
- 22.- De ser mercancía peligrosa; *Proper Shipping Name*, Número de Naciones Unidas, clase o división, grupo de empaque, instrucción de empaque así como las dimensiones.
- 23.- Cargos adicionales que cobre la línea (*fuel, security*)
- 24.- Cargo por manejo de mercancía peligrosa
- 25.- Fecha, lugar y firma del *freight forwarder*

Con todos los datos para el manejo de mercancías peligrosas como para el llenado de la guía aérea se realiza la documentación quedando de la siguiente manera: **(Ver anexo 7)**

Para nuestro ejemplo, además del llenado de la Guía y la Declaración de Mercancías Peligrosas los documentos indispensables para el transporte de la carga son:

- La Carta de Seguridad
- Manifiesto de Carga solo en caso de ser un consolidado de carga (mercancía de diferentes clientes identificada cada una por una guía house, manejada en una sola guía master)
- Etiquetas para identificación de bultos
- Etiquetas de riesgo

- Etiquetas de manipulación
- Etiquetas para identificación de la mercancía peligrosa (**ver documentos en anexo 7**)

De esta manera es como tenemos ya lista toda la documentación para realizar el trámite de la exportación de 5000 desodorantes en aerosol a Paris, Francia para ser comercializados ahí. A partir de tener toda la documentación lista, se realizan los armados de acuerdo al artículo 36 de la ley aduanera para realizar la operación y se llevan al sistema aleatorio de exportación de la Aduana del AICM con un horario de 8:00 a 20:00 hrs.

Según el resultado de la selección aleatoria, se sigue la línea fiscal ya sea para reconocimiento aduanero o bien para desaduanamiento libre, de ser este ultimo, siguiendo la línea fiscal, se lleva la mercancía a la maquina de Rayos Gama en donde toca nuevamente un semáforo para determinar si se realizará revisión o tendrá paso directo al recinto fiscalizado; cabe mencionar que durante la practica de la operación aduanera, se ha visto que esta maquina de Rayos Gama es insuficiente para el número de operaciones diarias; por tanto esto ha llegado a entorpecer dicha operación y sobre todo perdida de vuelos programados para las exportaciones, ocasionando con esto grandes perdidas monetarias así como perdida de clientes en el extranjero para las empresas mexicanas.

Una vez pasando el sistema de Rayos Gama, se realiza la entrega en el almacén fiscalizado en donde revisan documentación, así como peso y medidas de los bultos para aceptar o no el envío, de haber alguna diferencia en la información de la mercancía detectada en el almacén fiscalizado es solicitada la corrección de la documentación así como rectificación del pedimento de exportación; de no haberla, se almacena la mercancía en espera de su preparación para el vuelo programado.

## CONCLUSIONES

Como se ha visto en el desarrollo de este trabajo, el Comercio exterior es el intercambio de bienes y servicios entre países. Cada país fabrica sus propios bienes y servicios, pero también escasea de algunos insumos y activos (humanos, naturales, financieros e industriales). Precisamente el intercambio que existe entre dos naciones al exportar (vender), e importar (comprar) sus productos es lo que llamamos "comercio exterior".

La Globalización es un fenómeno planetario que nos lleva a un nuevo orden social, cultural, económico y político. Enfocándome un poco al orden económico (ya que es el tema que abordo en este trabajo), una de las consecuencias que se generan con éste, es el aumento de la operación de intercambio comercial entre países, lo cual lleva a las diferentes empresas de servicio al comercio exterior como agencias aduanales y consolidadoras de carga a su constante crecimiento.

Es así como el proceso de globalización de la economía internacional, en la cual México se encuentra inmerso, requiere mayor desarrollo de las capacidades en todas las disciplinas relacionadas con este tema que dentro de la carrera de Relaciones Internacionales imparte la UNAM en sus diferentes campus, esto proporciona al país la posibilidad de llevar a cabo con eficiencia el proceso de comercio exterior para la apertura económica como consecuencia de la globalización.

La apertura mundial y la conformación de bloques económicos nos plantean un pleno conocimiento del quehacer exportador e importador, con el fin de hacer rentables las operaciones de comercio exterior de las empresas Mexicanas ya que lo que éstas necesitan para enfrentar la competencia internacional además de la calidad de su producto, es el apoyo de Freight Forwarders así como agentes aduanales a la vanguardia en tecnología y con personal capacitado profesionalmente para ofrecer un servicio de calidad, rapidez y seguridad fiscal.

Por lo tanto Logis se preocupa por la capacitación constante de su personal así como la adquisición de nuevas tecnologías para ofrecer a sus clientes la satisfacción y confianza ofreciendo servicios de alta calidad en tiempo y forma.

El hecho de ser el único contacto para la operación de Logis Freight, con los diferentes corresponsales en el mundo, me ha permitido tener proyección a nivel internacional. Esto me ha llevado a conocer el proceso, así como la documentación que se realiza en varios países del mundo para llevar a cabo las operaciones de importación y exportación. Este hecho me ha permitido colocarme como la internacionalista que todos los alumnos buscamos ser dentro del estudio de esta Licenciatura.

El presente trabajo dio a conocer el área de desarrollo profesional que he venido incrementando en la práctica durante los diez años en mi estancia en la empresa Logis.

Por otra parte, creo que aun teniendo la experiencia necesaria es indispensable finalizar documentalmente con los estudios adquiridos en la Fes Aragón, UNAM; por tanto, para mi la titulación además de ser la culminación de mi licenciatura, es la posibilidad de seguir incrementando mis conocimientos teóricos: por medio del estudio de una maestría en un futuro no muy lejano.

## **BIBLIOGRAFÍA**

*Compendio de disposiciones sobre comercio exterior 2008*, Ediciones Fiscales Isef, S.A., México, 2008. 1900 Págs.

Enciclopedia Jurídica Omeba T. III Editorial Bibliografía, Argentina, 1955. 321 Págs.

*The Air Cargo Tariff Manual, IATA Netherlands Data Publications*, Holanda, 2008, 254 Págs

Trejo Vargas Pedro, *Comercio Exterior sin barreras 2004*, Ediciones Fiscales ISEF, 305 Págs.

Portales Rodríguez Genaro de Jesús, *Transportación Internacional*, editorial Trillas, S.A de C.V. México 2001, 157 Págs.

*Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas*, Asociación del Transporte Aéreo Internacional, Canadá, 2009.

Manual de Actualización en Mercancías Peligrosas, instituto de Capacitación Internacional en carga Aérea, S.C. 2008, México, 90 Págs.

Manual de Básico de Carga Internacional, Instituto de Capacitación Internacional en carga Aérea, S.C. 2008, México, 112 Págs.



## ANEXOS

Anexo 1, Freight forwarders

### Ziegler Group

Empresa Francesa con cobertura en gran parte de Europa



REINO UNIDO

HOLANDA

BELGICA

ALEMANIA

SUIZA

IRLANDA



CON OFICINAS CENTRALES EN PARIS, FRANCIA.

**TUVIA SPA:**

EMPRESA ITALIANA, CON COBERTURA EN:



MILANO -TUVIA SpA

VENEZIA - TUVIA LOGISTIC Srl

NEWYORK - TUVIA USA Inc.

FIRENZE - TUVIA SHIPPING Srl

ATHENS - TUVIA HELLAS s.a.

MILANO - TUVIAGGI Srl

HONG KONG - TUVIA (HK) Co. Ltd.

MILANO - TUVIA CONSULTING Srl

BANGKOK - TUVIA THAILAND Co. Ltd



## **SPARBER GROUP**

EMPRESA ESPAÑOLA CON SEDE EN BILBAO



TRANSPORTE TERRESTRE CON COBERTURA EN

**ALEMANIA**

**BELGICA**

**FRANCIA**

**GRAN BRETAÑA**

**HOLANDA**

**ORIENTE MEDIO**



TRANSPORTE MARITIMO Y AEREO CON COBERTURA EN

**BILBAO - BARCELONA - VALENCIA**

**ESTADOS UNIDOS**

**CANADA**

**CENTRO Y SUDAMERICA**

**AFRICA**

*MEDIO ORIENTE*  
*AUSTRALIA Y OCEANIA*

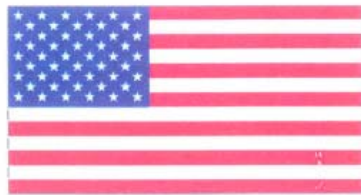


**ASSOCIATED GLOBAL SYSTEMS**

COBERTURA EN ESTADOS UNIDOS Y CANADA



**The Solution in the USA**



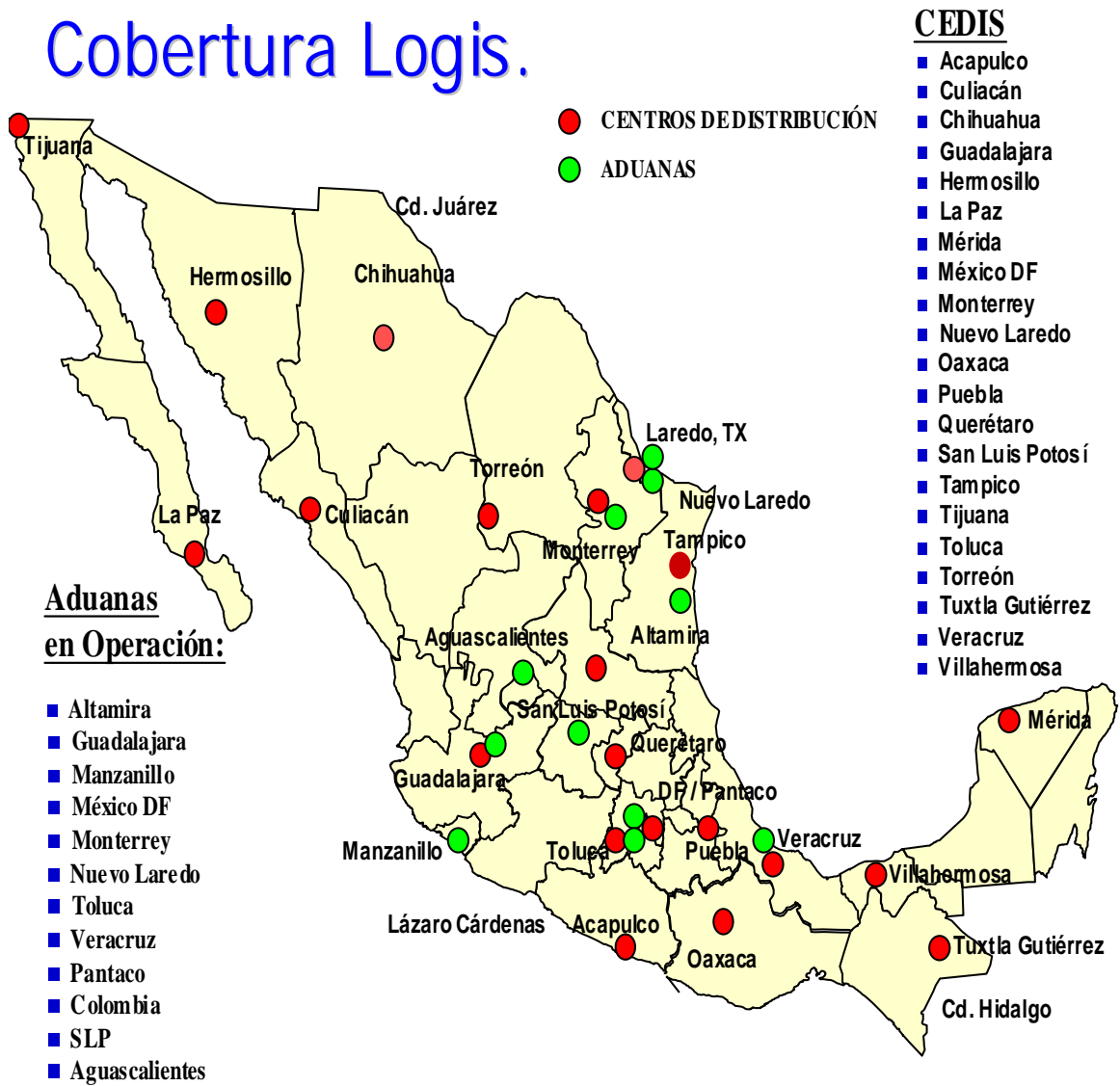
**Cross Border  
Transportation & Logistics  
Solutions**



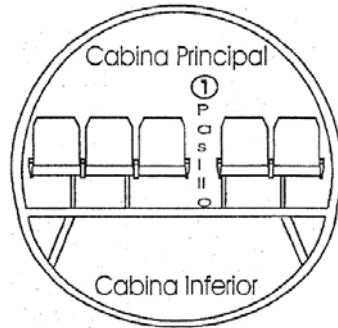
**The Solution in Mexico**



# Cobertura Logis.

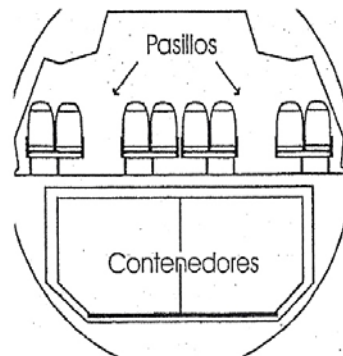


Anexo 3, Configuración de una aeronave de cabina angosta  
**(Corte transversal)**



McDonnell Douglas series  
MD-80

Anexo 4  
Configuración de una aeronave de cabina ancha  
**(Corte transversal)**

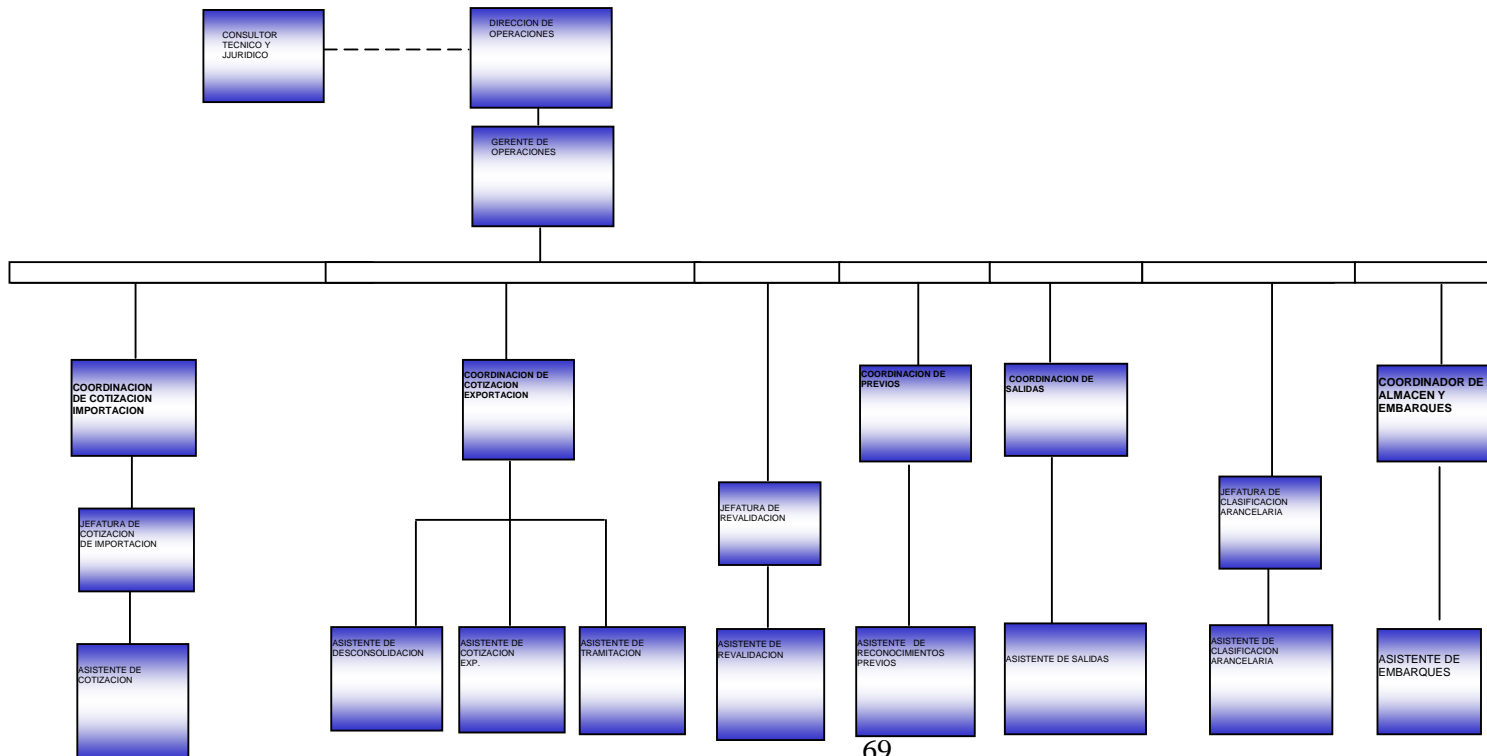


Airbus Industrie A310

Anexo 5, ÁREA ESPECÍFICA DE TRABAJO



## ORGANIGRAMA OPERACIONES AICM





## Anexo 6, EMBALAJES DE ESPECIFICACIÓN

### EMBALAJES PARA MERCANCIAS PELIGROSAS

Bidones, Jerricanes, Cajas de Cartón, Etiquetas, Vermiculite, Gel refrigerante.  
Asesoría, Formatos, Reglamentación de Mercancías Peligrosas.



Anexo 7, DOCUMENTOS DE EMBARQUE



TEL 51 33 34 00 FAX: 51 33 34 40  
**CARTA DE INSTRUCCIONES PARA EXPORTACION AEREA**

<b>NOMBRE DEL EXPORTADOR</b> FRANSLUX, S.A DE C.V. BOULEVARD TOLUCA NO 36 COL SAN ANDRES ATOTO 53500 NAUCALPAN DE JUAREZ EDO. MEX ATN JEAN EMMANEUL VALLES PH 5576 3200	<b>NOMBRE DEL DESTINATARIO</b> BEAUTE PRESTIGE INTERNAL AVENUE VICTOR HUGO 28-32 75783 PARIS, FRANCIA ATN ERICK TONSOU PH: 06 660 86707
¿ES UNA EXPORTACION CONSOLIDADA? NO SI XXXXX  NOMBRE DE LA CONSOLIDADORA <u>LOGIS FREIGHT, SA DE C.V</u>  CONTACTO SANDRA GUTIERREZ TELEFONO 5133 34 00 XT 1283  ¿DESEA QUE LOGIS, S.A. DE C.V. RECOLECTE LA MERCANCIA? NO SI XXXXX  INSTRUCCIONES PARA RECOLECCION: <u>LA MERCANCIA SE RECOLECTA EN LA MISMA</u> <u>DIRECCION DEL EXPORTADOR, ATN RAFAEL</u> <u>MACHADO EL 12/10/2009 A LAS 10:00 HRS</u>  GASTOS DEL AGENTE Y HONORARIOS  PREPAGADOS XXXXX  POR COBRAR	<b>TIPO DE EXPORTACION MARQUE CON UNA X</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• DEFINITIVA (A1)</li> <li>• TEMPORAL PARA REPARACION (BM)</li> <li>• TEMPORAL PARA RETORNAR EN SU MISMO ESTADO (BA)</li> <li>• RETORNO DE IMPORTACION (H1)</li> <li>• EXPORTACION PARA SUSTITUCION (D1)</li> <li>• RETORNO DE PITEX (RT)                      NO. DE PERMISO PITEX XXXXXXXX</li> <li>• RETORNO DE MAQUILA (BO)                      NO. DE PERMISO MAQUILA</li> <li>• RETORNO DESDE ADUANA KI</li> <li>• DESISTIMIENTO</li> </ul>

AGENTE ADUANAL EN DESTINO LOGIS FREIGHT, S.A DE C.V.  CONTACTO; TELEFONO:	FLETE AEREO PREPAGADO XXXXXX  POR COBRAR	ENVIAR LA MERCANCIA HASTA: AEROPUERTO.  LA PUERTA DEL DESTINATARIO. XXXXXXXX
---	---	---

NO. DE BULTOS	DESCRIPCION DE LA MERCANCIA (EN ESPAÑOL)	PESO BRUTO (EN KGS.)	DIMENSIONES (EN CMS)
50	DESODORANTES EN AEROSOL	500 KG	70X60X45 CMS C/U

INFORMACION ADICIONAL: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
**J. EMMANUEL VALLES**  
 NOMBRE Y FIRMA

FECHA 09/10/2009



PEDIMENTO		Ref: 1069365		Pagina 1 de 1											
NUM. PEDIMENTO: 09 47 3420 9007376		T. OPER: EXP		CVE. PEDIMENTO: RT											
DESTINO: 9		TIPO CAMBIO: 13.21780		PESO BRUTO: 500.000											
MEDIOS DE TRANSPORTE		VALOR DOLARES :		4000.00											
ENTRADA/SALIDA:	ARRIBO:	SALIDA:	VALOR ADUANA :	0											
4	7	4	PRECIO PAGADO / VALOR	52871											
COMERCIAL :		52871													
DATOS DEL IMPORTADOR / EXPORTADOR															
RFC: FRA550831PG0		NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL													
CURP: FRANSLUX, S.A. DE C.V.		DOMICILIO: BOULEVARD TOLUCA, No. 36, San Andres Atoto, NAUCALPAN DE JUAREZ, EM, MEXICO (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS). CP 53500													
VAL. SEGUROS	SEGUROS	FLETES	EMBALAJES	OTROS INCREMENTABLES											
0.00	0	0	0	0											
ACUSE ELECTRONICO		CLAVE DE LA SECCION													
DE VALIDACION:		ADUANERA DE DESPACHO: 47 0													
		A.I.C.M													
Pedimento # 9007376															
MARCAS, NUMEROS Y TOTAL DE BULTOS: : 50															
FECHAS		TASAS A NIVEL PEDIMENTO													
PAGO	14/10/2009	CONTRIB.	CVE. T. TASA	TASA											
PRESENTACION	14/10/2009	DTA	4	223.00000											
		PRV	2	140.00000											
CUADRO DE LIQUIDACION															
CONCEPTO	F.P.	IMPORTE	CONCEPTO	F.P.	IMPORTE										
DTA	0	223	EFFECTIVO		1461										
EUR	0	1300	OTROS		223										
ICE	0	0	TOTAL		1684										
PRV	0	161													
DATOS DEL PROVEEDOR / COMPRADOR															
ID. FISCAL		NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL		DOMICILIO:											
FR90379445984		BEAUTE PRESTIGE INTERNATIONAL		AVENUE VICTOR HUGO, 28, 32, PARIS, FRANCIA (REPUBLICA FRANCESA), CP 75783											
NUM. FACTURA	FECHA	INCOTERM	MONEDA FACT.	VAL. MON. FACT.	FACTOR MON. FACT										
290375	23/07/2009	DDU	USD	4000.00	1.00000000										
TRANSPORTE		IDENTIFICACION: AIR FRANCE		VAL. DOLARES											
NUMERO (IGUIA/ORDEN EMBARQUE)/ID:		057-5330-0096		4000.00											
CLAVE / COMPL. IDENTIFICADOR:		COMPLEMENTO 1		COMPLEMENTO 2											
		COMPLEMENTO 3		PAIS: FRA											
	CR	5													
	IM	1999258													
	SU	8													
OBSERVACIONES															
CON BASE AL ARTICULO 3.3.30 NUMERAL 3 DE LAS REGLAS DE CARACTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR SE REALIZA EL PRESENTE RETORNO DE MERCANCIA IMPORTADA CON CLAVE IN, PERMISO IMMEX- 1999258 PAGANDO EL IMPUESTO PENDIENTE DE LAS MERCANCIAS NO ORIGINARIOS DE LA REGION															
PARTIDAS															
SEC	FRACCION	SUBD.	VINC.	MET VAL	UMC	CANTIDAD UMC	UMT	CANTIDAD UMT	P. V/C	P. O/D	CON.	TASA	T.T.	F.P.	IMPORTE
DESCRIPCION (REGLONES VARIABLES SEGUN SE REQUIERA)															
VAL ADU/USD IMP. PRECIO PAG. PRECIO UNIT. VAL AGREG.															
MARCA MODELO CODIGO PRODUCTO															
1	33072001		0	0	6	5000.000	1	450.000	FRA	FRA	IGE	0	1	0	0
DESODORANTE															
4000 52871 10.57424 0															
DETERMINACION Y/O PAGO DE CONTRIBUCIONES POR APLICACION DE LOS ARTICULOS 303 TLCAN, 14 DE LA DECISION O 15 DEL TLCAELC															
VALOR MERCANCIAS NO ORIGINARIAS MONTO IGI															
8300 1300															
***** FIN DE PEDIMENTO ***** NUM. TOTAL DE PARTIDAS: 1 ***** CLAVE PREVALIDADOR: 004 *****															

AGENTE ADUANAL, APODERADO ADUANAL O ALMACEN NOMBRE O RAZ. SOC: MARTA BEATRIZ MARTINEZ BATIZ RFC: MABM630502CB3 CURP: MABM630502MDFRTR01 MANDATARIO / PERSONA AUTORIZADA		DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, EN LOS TERMINOS DE LO DISPUESTO POR EL ARTICULO 81 DE LA LEY ADUANERA: PATENTE O AUTORIZACION: 3420	
NOMBRE: RFC: NUMERO DE SERIE DEL CERTIFICADO :		CURP:	
FIRMA ELECTRONICA AVANZADA :			
PROFORMA			
Destino/Origen: interior del pais			

057MEX 53300096

057-53300096

Shippers Name and Address <b>LOGIS FREIGHT S.A.</b> DE C.V. NORTE 176 # 473 COL PENSADOR M 15510 MEXICO D.F. MX TE:52 55 51 33 34 00		Shippers Account Number Not Negotiable	Air Waybill <b>AIR FRANCE SAF 520417 KT4</b> Issued By <b>EDGAR ALLAN POE NO. 90 COL. POLANCO                  11560 MEXICO CITY MEXICO DF MX</b>
Consignee's Name and Address <b>ZIEGLER FRANCE S.A.</b> 3 RUE DU CERCLE ZONE DE FRET 4 10309 ROISSYTECH ROISSY FR TE:148 648311 FX:YANN HENRY		Consignee's Account Number It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City <b>LOGIS FREIGHT S.A. DE C.V.</b> <b>MEXICO, CITY</b>		Accounting Information <b>GEN TC: 13.3227 MXN X 1 USD TC:0 USD x 1</b>	
Agent's IATA Code <b>86-1 1088/0004</b>	Account No.	Reference Number	Optional Shipping Information
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing <b>MEX Mexico City</b> To By First Carrier to by to by		Currency <b>USD</b>	Declared Value for Carriage <b>NVD</b>
Airport of Destination <b>CDG Roissy-Charles</b>		Amount of Insurance <b>XXX</b>	Declared Value for Customs <b>NCV</b>
Handling Information <b>PLEASE NOTIFY: YANN HENRY : 148 648311</b>			
" DANGEROUS GOODS AS PER ATTACHED SHIPPER'S DECLARATION "			
No of Pieces RCP	Gross Weight kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight Rate Charge Total
50	500.0	Q	1575.0 1.400 2205.00
50	500.0		2205.00
Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume) <b>CONSOL. MANIFEST</b> <b>AEROSOLS, FLAMMABLE</b> <b>UN 1950 CLASS 2.1</b> <b>PACKING INST Y203</b> Total Volume:			
Prepaid	Weight Charge	Collect	Other Charges
	2205.00		FSC 200.00 SCC 70.00 RAC 75.00
Valuation Charge		Tax	
Total Other Charges Due Agent		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Other Charges Due Carrier		LOGIS FREIGHT S.A. DE C.V. Signature of Shipper or his Agent	
345.00		SANDRA GUTIERREZ Signature of Issuing Carrier or its Agent	
Total Prepaid	Total Collect	Executed on (date)	at (place)
2550.00		12/10/2009	MEXICO, CITY
Currency Conversion Rates	CC Charges in Dest. Currency	Charges at Destination	
		Total Collect Charges	
For Carrier's Use only at Destination			

ORIGINAL 2 (FOR CONSIGNEE)

057-53300096

057MEX53300096

MXPAR140208

Shippers Name and Address <b>FRANSLUX S.A. DE C.V.</b>		Shippers Account Number	Not Negotiable
BLVD TOLUCA 36 COL SN ANDRES ATOTO 53500 NAUCALPAN EDO MEX MX TE:5255 5576 3200 FX:JEAN EMMANUEL VALLES			<b>Air Waybill</b>
		Issued By	LOGIS FREIGHT S.A. DE C.V. NORTE 176-473, PENSADOR MEXICANO 15510 MEXICO, CITY MEXICO DF MX
		Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity	

Consignee's Name and Address <b>BEAUTE PRESTIGE INTERNATIONAL</b> AVENUE VICTOR HUGO 28-32 75783 PARIS PARIS FR TE:(33) 06 66086707 Fax: ERICK TANSOU		Consignee's Account Number	It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.
Issuing Carrier's Agent Name and City <b>LOGIS FREIGHT S.A. DE C.V.</b> MEXICO, CITY		Accounting Information <b>GEN TC: 13.3227 MXN X 1 USD TC.0 USD x 1</b>	

Agent's IATA Code	Account No.
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing	
Reference Number	
Optional Shipping Information	

To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency	Dis. Basis	WT / VAL	Other	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
MEX	MEXICO CITY						USD	X	X	X	NVD	NCV
CDG	FRANCE											
CDG	Reissy Charles						XXX					

PLEASE NOTIFY: JEAN EMMANUEL PH: 5255 5576 3200

" DANGEROUS GOODS AS PER ATTACHED SHIPPER'S DECLARATION"

No of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)
50	500.0	K	Q	1575.0	1.890		2976.75	AEROSOLS, FLAMMABLE UN 1950 CLASS 2.1 PACKING INST Y203 DIMS 70X60X45CM TX50
50	500.0						2976.75	Total Volume:9.45

Prepaid	Weight Charge	Collect	Other Charges
	2976.75		FSC 200.00
	Valuation Charge		SCC 70.00
	Tax		RAC 75.00
Total Other Charges Due Agent		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Other Charges Due Carrier			
345.00			
Total Prepaid	Total Collect	FRANSLUX S.A. DE C.V.	
3321.75		SANDRA GUTIERREZ	
Currency Conversion Rate	CC Charges in Dest. Currency	12/10/2009	MEXICO, CITY
0		Executed on (date)	at (place)
For Carrier's Use only at Destination	Charges at Destination	Total Collect Charges	Signature of Issuing Carrier or its Agent

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

MXPAR140208

**SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS**

Shipper's FRANSLUX, S.A. DE C.V. BOULEVARD TOLUCA No. 36 COL. SAN ANDRES 53500 NAUCALPAN EDO DE MÉXICO PH: (5255) 5576-3200 ATN JEAN VALLES		Air Waybill No.           057-5330-0096  Page   1   of   1   pages  Shipper's Reference Number (optional)				
Consignee BEAUTE PRESTIGE INTERNATIONAL AVENUE VICTOR HUGO 28-32 75783 PARIS, FRANCE ATN ERICK TANSOU:00 33 06 66086707						
Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.		WARNING  Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.				
<b>TRANSPORT DETAILS</b>						
This shipment is within the limitations prescribed for: (delete non-applicable)		Airport of Departure  MEXICO CITY				
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	<del>XXXXXXXX</del> <del>XXXXXXXX</del> <del>XXXXXXXX</del>					
Airport of Destination:		PARIS, FR				
		Shipment type: (delete non-applicable) NON-RADIOACTIVE <del>XXXXXXXXXX</del>				
<b>NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS</b>						
Dangerous Goods Identification						
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (Subsidiary Risk)	Pack- ing Group	Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
UN 1950	AEROSOLS, FLAMMABLE	2.1		50 FIBREBOARD BOX X 10 Kg G	Y203	LTD QTY
Additional Handling Information <b>IN CASE ON TROUBLE EMERGENCY TELEPHONE (24 HRS) (5255) 5576 3200</b> JEAN EMMANUEL VALLES IATA/ICAO						
I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable International and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.				Name/Title of Signatory  JEAN VALLES TRAFFIC COORDINATOR  Place and Date MEXICO CITY, OCTOBER 12th, 2009  Signature (see warning above)		

**ETIQUETAS  
PARA  
LOS BULTOS**

FRANSLUX, S.A. DE C.V.  
BOULEVARD TOLUCA No. 36 COL. SAN ANDRES  
NAUCALPAN EDO DE MEXICO CP. 53500 MEXICO D.F.  
PH: (5255) 5576-3200

BEAUTE PRESTIGE INTERNATIONAL  
AVENUE VICTOR HUGO 28-32  
75783 PARIS FRANCE  
ATN MR. ERICK TANSOU PH: ( 33 ) 06 66086707

UN	PROPER SHIPPING NAME	CLASS	PACKING INST
1950	AEROSOLS, FLAMMABLE	2.1	Y203





**LTD  
QTY**



**LOGIS**

TEL. (5) 133 3400 FAX (5) 133 3440

MASTER AIR-WAYBILL NUMBER  
MASTER BILL OF LADING

**057-5330-0096**

HAWB  
HAWB / I.

**MXPAR140208**

ORIGEN  
ORIGIN

**MEX**

DESTINO  
DESTINATION

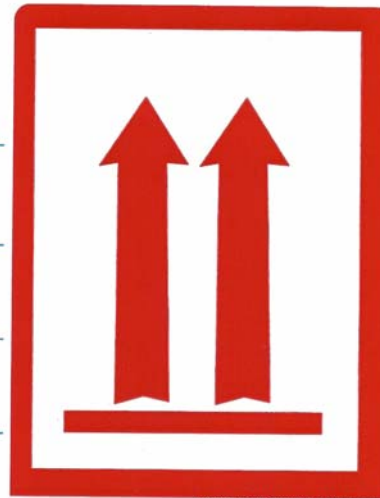
**CDG**

TOTAL NUMERO DE PIEZAS  
TOTAL NUMBER OF PIECES

**50**

TOTAL PESO (KGS.)  
TOTAL WEIGHT (KGS.)

**500.000**



PRODETEC MEXICO (55) 57 84 01 92



**LOGIS FREIGHT, S.A. DE C.V.**  
**General Cargo Security Declaration**  
**Declaracion de Seguridad de Carga General**

**Air Waybill / Numero de Guia :** 057-5330-0096

**Destination / Destino :** CHARLES DE GAULLE, PARIS

**1. The cargo dispatched by Logis Freight, S.A de C.V. comes from customers whose reliability. We do not doubt. The cargo has been protected from the time that the cargo was tendered to and accepted by us at our acceptance location.**

*La carga entregada por la agencia Logis Freight, S.A de C.V. proviene de clientes cuya confiabilidad no dudamos. La carga ha estado bajo nuestra custodia desde que nos fue entregada por el cliente y aceptada por nosotros en nuestras instalaciones.*

**OR/O**

**2. Personal effects and household goods that are accounted for on an Air waybill and cargo from unknown customers and/or customers whose reliability is doubtful, are delivered separately and identified to the air carrier for security measures. Our customers have been informed that cargo can be subject to measures ensuring the security of air traffic.**

*Los efectos personales y menajes de carga que están registrados en la guía aérea y la Carga de clientes que cuya confiabilidad es dudosa son entregados a la línea aérea por separado e identificados por medidas de seguridad. Nuestros clientes han sido Informados que la carga puede ser sujeta a medidas que garanticen la seguridad del Trafico aéreo.*

**SANDRA GUTIERREZ RODRIGUEZ**

COORDINACION DE EXPORTACION AEREA

**Date/Fecha** 08/03/2010

LOGIS FREIGHT S.A. DE C.V.  
R.F.C. LFR-981105-9M3  
NORTE 176 NO. 473  
COL PENSADOR MEXICANO  
MÉXICO D.F. C.P. 15510  
TEL. 51 33 34 00 FAX. 51 33 34 40  
DEPARTAMENTO DE EXPORTACION

REV 2

OPER06580



# LOGIS

NORTE 176 No 473 ÇOL. PENSADOR MEXICANO 15510 MEXIDO, D.F.  
TEL.: (5) 133-3400 FAX: (5) 133-3440, (5) 133-3475

FOLIO

8014

## TRANSFER SHEET

AIRPORT A.I.C.M.

DATE 17/10/2009

TRANSFERRED TO Air France

NAME OF RECEIVING CARRIER

AIRWAYBILL No.	HOUSE No.	DESTINATION	PIECES	WEIGHT KG	REMARKS
057-5330-0096	MXPAR140208	CDG	50	500.000	DESODORANTES
<b>TOTAL</b>			50	500.000	

ABOVE SHIPMENT(S) RECEIVED IN FULL AND APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION EXCEPT AS NOTED IN THE "REMARKS" COLUMN

**TRANSFERRED FROM:**

**BY** SANDRA GUTIERREZ RODRIGUEZ

SIGNATURE

**RECEIVED BY** \_\_\_\_\_

SIGNATURE

TIME

DATE

REV 1

OPER0650

**AIR CARGO MANIFEST**



**LOGIS FREIGHT S.A. DE C.V.**

NORTE 173 NO. 176 COL. PENSADOR MEXICANO  
MEXICO D.F. C.P. 15510

PH: (525) 1 33 34 00 FAX: (525)1 33 34 40

CONSIGNEE:

**ZIEGLER FRANCE S.A.**

3 RUE DU CERCLE ZONE DE FRET 4  
10309 ROISSY FRNCE

DATE	MASTER AWB	AIRPORT OF DISCHARGE	TOTAL NO. OF H. SHIPMENTS	AIRLINE	FLIGHT No.
12-Oct-09	057-5330-0096	CDG	1	AIR FRANCE	AF439

TOTAL OF HOUSES 1

**HOUSE CARGO MANIFEST**

HAWB	NO. OF PKG.	GROSS WEIGTH KG.	DESCRIPTION	FINAL DEST.	COLLECT CHARGES	NAME & ADDRESS OF SHIPPER	NAME & ADDRESS OF CONSIGNEE
MXPAR140208	50	500	DEODORANT	CDG	PP	<b>FRANSLUX S.A DE C.V</b> BLVD TOLUCA 36 COL. SN ANDRES 53500 NAUCALPAN EDO. DE MEXICO	<b>BEAUTE PRESTIGE</b> INTERATIONAL AVENUE VICTOR HUGO 28-32 75783 PARIS FRANCIA
	50	500			PP		