



---

---

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN

GERENTE DE IMPORTACIONES EN CYGNUS AIR  
FREIGHT PARA LUFTHANSA CARGO  
SERVICIOS LOGÍSTICOS DE MÉXICO  
(2011-2013)

PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES  
POR LA MODALIDAD DE TRABAJO PROFESIONAL

PRESENTA  
LIZETH JULIETA PONCE DE LEÓN LÓPEZ

ASESORA:  
MTRA. JUANA OTILIA MARTÍNEZ RAMÍREZ



MÉXICO 2014



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.

# Agradecimientos

*A mis padres Elena y Carlos*

Por su esfuerzo y dedicación para regalarme la herramienta más útil que puedo tener para enfrentarme a la vida. El haber concluido mi educación universitaria es un logro que también les pertenece a ustedes.

*A mis hermanos*

Por su apoyo y cariño, aun con su forma peculiar de demostrarlo. Karla, gracias por ser mi cómplice, mi mejor amiga y mi hermana favorita.

*A mis amigos*

Diana, Osiris, Lola y Jesús, porque no pude tener mejor compañía en este camino, exámenes, tareas, alegrías y tristezas; mi mejor equipo dentro y fuera de la escuela.

*A la Maestra Otilia Martínez Ramírez*

Gracias por regalarme de su tiempo y conocimientos, por su paciencia, asesoría y entusiasmo en la elaboración del presente informe.

*Dedico este trabajo a mi madre, por su amor incondicional, fortaleza y constante sacrificio y por enseñarme que solo trabajando duro se alcanzan nuestras metas.*

# ÍNDICE

<b>1. Justificación.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Introducción.....</b>	<b>3</b>
<b>2.1 Información Corporativa.....</b>	<b>5</b>
<b>2.2 Estructura Orgánica.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3 Áreas Específicas.....</b>	<b>11</b>
<b>3. Gerente de importación en <i>Cygnus Air Freight</i> .....</b>	<b>15</b>
<b>3.1 Agente de Carga de Importación.....</b>	<b>16</b>
<b>3.2 Coordinadora de Importación.....</b>	<b>26</b>
<b>3.3 Gerente de Importación.....</b>	<b>27</b>
<b>3.3.1 Confronta.....</b>	<b>28</b>
<b>3.3.2 Previos y Salidas.....</b>	<b>36</b>
<b>3.3.3 Abandono.....</b>	<b>41</b>
<b>3.3.4 Archivo.....</b>	<b>47</b>
<b>4. Relación entre la teoría y la práctica.....</b>	<b>51</b>
<b>5. Aportaciones para <i>Cygnus Air Freigh SA de CV</i>.....</b>	<b>56</b>
<b>Conclusiones.....</b>	<b>61</b>
<b>Fuentes de Información.....</b>	<b>63</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>64</b>

## 1. JUSTIFICACIÓN

Este informe de trabajo profesional pretende dar a conocer las funciones y desarrollo profesional que he tenido como egresada de la carrera de Relaciones Internacionales de la Facultad de Estudios Superiores Aragón, desarrollándome como Gerente de Importación en la empresa *Cygnus Air Freight* en la cual laboro desde el 8 de marzo del 2011.

Mi objetivo es concluir y cumplir con los lineamientos necesarios para obtener el título de licenciatura bajo la modalidad de Trabajo Profesional; sin considerarlo como un punto final en mi desarrollo profesional, sino como el inicio de una nueva etapa como profesionista, con la oportunidad de continuar con mi formación académica en otros niveles.

Mi interés por el comercio internacional surgió desde que curse la materia de Comunicaciones y Transportes Internacionales, con la que además tuve la oportunidad de conocer las aduanas de Veracruz y Pantaco, que fueron las que despertaron mi interés por desarrollarme laboralmente en ese ámbito. Realicé mi servicio social en la Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y al concluirlo me incorporé a la plantilla laboral de *Cygnus Air Freight*, quien tiene la concesión para hacer el manejo de la carga en el almacén fiscalizado de Lufthansa Cargo.

Dentro de *Cygnus Air Freight* me he desarrollé en varias áreas; siempre dentro del proceso de importación. El último totalmente operativo como Gerente de Importaciones, puesto que tiene a cargo tres departamentos más con 15 personas aproximadamente.

Mi desempeño profesional me ha permitido conocer el comercio internacional, en específico sobre el proceso de importación y exportación aérea, lo que sin duda representa una mínima parte de todo lo que implica una operación completa. El trabajar en *Cygnus* me amplió el panorama de lo que me interesa conocer y de lo que me gustaría hacer en un futuro, planes entre los cuales incluyo sin duda continuar con mi formación académica con algún posgrado, especialidad o maestría en el área del comercio exterior.

## **1. INTRODUCCIÓN**

A mediados de la década de los noventa, México enfrentó una de las crisis económicas más difíciles por las que ha atravesado en su historia. En 1994, con el cambio de gobierno en el que Carlos Salinas de Gortari dejaba la presidencia dando paso a Ernesto Zedillo Ponce de León, el país se encontraba en una complicada situación financiera, recibió flujos enormes de capital extranjero durante los años previos a la crisis de 1994-95. Esto obedeció, en parte, a las perspectivas favorables que presentaba la economía mexicana; las entradas de capital coincidieron con un fortalecimiento de las finanzas públicas y una fuerte demanda de crédito, esta demanda resultó en una abundante disponibilidad de financiamiento muy socorrida tanto por empresas, como por hogares e instituciones financieras. El rápido crecimiento del crédito al sector privado y la ausencia de mecanismos adecuados de supervisión y regulación bancaria, dieron lugar a un frente de vulnerabilidad. Sin embargo, las medidas instrumentadas en el momento por las autoridades financieras permitieron contener y revertir la crisis en un plazo relativamente corto.

En el mismo año entró en vigor El Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), este destaca entre sus principales objetivos: favorecer la apertura comercial de América del Norte por medio de la eliminación de la mayoría de las barreras arancelarias y no arancelarias del comercio; promover la cooperación trilateral, regional y multilateral; facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los territorios de los tres países firmantes, y aumentar las oportunidades de inversión en los tres países miembros, entre otros.

Con la apertura económica que trajo consigo la firma del TLCAN, las importaciones y exportaciones tomaron un auge importante, principalmente con los Estados Unidos de América (EUA), pero también con otras regiones del mundo; es decir, México se enfrentó a una diversificación de mercados teniendo intercambio comercial con Asia y Europa. El TLCAN fue la llave que abrió la puerta para la firma de otros tratados de libre comercio importantes, como: la firma del Tratado de Libre Comercio Unión Europea-México (TLCUEM) que entraron en vigor en julio de

2000. Si bien la Unión Europea ya era un socio comercial importante, el tratado de libre comercio reafirmó esta relación.

En este contexto nacional e internacional surge *Cygnus Air Freight*. Empresa cien por ciento mexicana dedicada a prestar servicios integrales en la recepción, manejo, almacenamiento, conservación y entrega de carga aérea, tanto para la importación como para la exportación.

Bajo la dirección de la Lic. Ángeles Santos Nieto, y de sus colaboradores más cercanos, fundan la empresa el 8 de marzo de 1995, e inician operaciones el 1 de mayo de ese mismo año en el Almacén Fiscalizado No. 11 de Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de México, ubicado en la zona federal de la Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Desde ese momento, han trabajado bajo el mismo objetivo: “Ser una empresa líder en el manejo de carga aérea proporcionando servicios integrales en almacenes fiscalizados para líneas aéreas consolidadoras y agencias aduanales”.<sup>1</sup>

Lufthansa AG era ya una línea aérea bien posicionada en México, inició sus operaciones en la década de los 80 solo con vuelos comerciales y desde entonces cuenta con la concesión del almacén fiscalizado al interior de la aduana del aeropuerto. Sin embargo, es hasta 1994 que se crea una división exclusiva para carga, surge entonces, “Lufthansa Cargo AG” y México es la única estación que tiene un nombre propio dentro de esta división: “Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de México”, en este año comienzan a recibir vuelos cargueros con un volumen de carga más elevado que los vuelos comerciales.

Es así como Cygnus comienza a escribir su historia con Lufthansa Cargo, historia que ya cuenta con 18 años de servicio.

---

<sup>1</sup>*Cygnus Air Freight*, [www.cygnus-air.com.mx](http://www.cygnus-air.com.mx) (fecha de consulta 11 de mayo 2013)

## 2.1 INFORMACIÓN CORPORATIVA

Desde sus inicios, *Cygnus* se ha caracterizado por ser una empresa preocupada principalmente por dos aspectos: el cliente, de quien busca sobrepasar sus expectativas ofreciéndole un servicio óptimo y eficaz, y el capital humano, quien es el brazo más fuerte que la sostiene y es imprescindible para alcanzar sus objetivos. Ambas prioridades están enfocadas a la mejora continua con actualización de procesos y capacitación constante del personal.

*Cygnus* tiene una división a nivel interno entre la parte operativa, en el almacén, y la parte administrativa, en el corporativo. Para la parte operativa, se creó una empresa alterna denominada “Pegasus Dynamic Human Resources.” A pesar de ser una entidad independiente, existe un vínculo indisoluble con *Cygnus Air Freight* compartiendo los mismos estándares, objetivos y valores; además, de su estructura y organización. Por lo tanto, al hablar de *Cygnus* se hace referencia de manera obligada a *Pegasus*.

### Misión

“Creada para ser una empresa líder en el manejo de Carga Aérea, que proporcione a sus clientes servicios integrales de calidad”<sup>2</sup> en la recepción, manejo, almacenamiento, conservación y entrega de carga.

Siendo la misión prestar un servicio de calidad, *Cygnus* busca garantizar a sus clientes una adaptabilidad inmediata a sus necesidades presentes y futuras apoyadas en procedimientos e innovaciones tecnológicas; además, se compromete a crear programas de capacitación para la motivación y superación del personal.

---

<sup>2</sup> Ídem.

## Objetivos Generales

1. Ofrecer servicios que excedan las expectativas de nuestros clientes en la cadena de servicio en un marco de seguridad y eficiencia.
2. Desarrollar una relación de fidelidad y mutuamente benéfica de nuestros clientes empleados y proveedores.
3. Contribuir al crecimiento y desarrollo de México, fomentando en nuestros clientes y empleados una cultura de valores universales.<sup>3</sup>

Para lograr sus objetivos *Cygnus* realiza constantemente evaluaciones y encuestas respecto a sus procesos operativos y administrativos con el fin de encontrar puntos débiles que requieran ser reforzados mediante capacitación o actualizaciones.

## Valores

Los valores en una empresa se refieren a su identidad, su carácter, a la forma en la que operará y cómo es que se toman decisiones, estos valores son aceptados y difundidos por el personal día con día, haciéndolos comunes entre todos los integrantes. Los valores de la empresa son el motor interno de la misma y se deben de cumplir cabalmente.

Los valores que identifican y destacan en *Cygnus* son:

*Respeto:* Actitud de dignidad, humildad y cortesía en el trato hacia los compañeros, clientes y proveedores. Así como a las normas, reglamentos y políticas establecidas por la Organización.

*Lealtad:* La lealtad es una virtud que implica cumplir con un compromiso, hace referencia a la fidelidad. Ser leal es portar la camiseta de una empresa, sentirse

---

<sup>3</sup> Ídem.

parte de ella, obedecer las reglas, propiciar la unión y el respeto a nuestra fuente de trabajo, no traicionar la confianza y mostrar compromiso en todo momento hacia la empresa.

*Compromiso:* Acuerdo mutuo y recíproco para lograr los objetivos personales, de los clientes y de la organización, con base en nuestro servicio y capacitación logrando un desarrollo y crecimiento conjunto.

*Honestidad:* "Actitud responsable en sus funciones, de no tomar lo ajeno y cuidar los bienes de la Organización."<sup>4</sup> Es el comportamiento serio, correcto, justo, desinteresado y con espíritu de servicio.

Un empleado honesto es aquel que aspira a observar los códigos de conducta y ética más elevados, que es leal a los principios de la empresa u organización en la que labora y cuyas decisiones se basan en diferenciar claramente entre lo que es correcto y lo que es erróneo.

*Honradez:* El deber de cumplir con nuestras actividades, llevando una conducta que logre el respeto ante los demás.

Estos valores son pilares para *Cygnus* debido a la competencia a la que se enfrenta en el mercado, donde el respeto, la lealtad y el compromiso, tanto de la empresa con los empleados y viceversa, son importantes para forjar una relación sólida entre ambos y así crear un buen equipo de trabajo. De la misma forma, la honestidad y honradez son fundamentales en un medio en el que se manejan una gama amplia de mercancías, de costos y en una zona federal donde cualquier delito puede ser grave.

---

<sup>4</sup>Cygnus Air Freight, *Guía de Bolsillo ISO 9001-2000*, 2003, p. 33.

## **2.2 ESTRUCTURA ORGÁNICA**

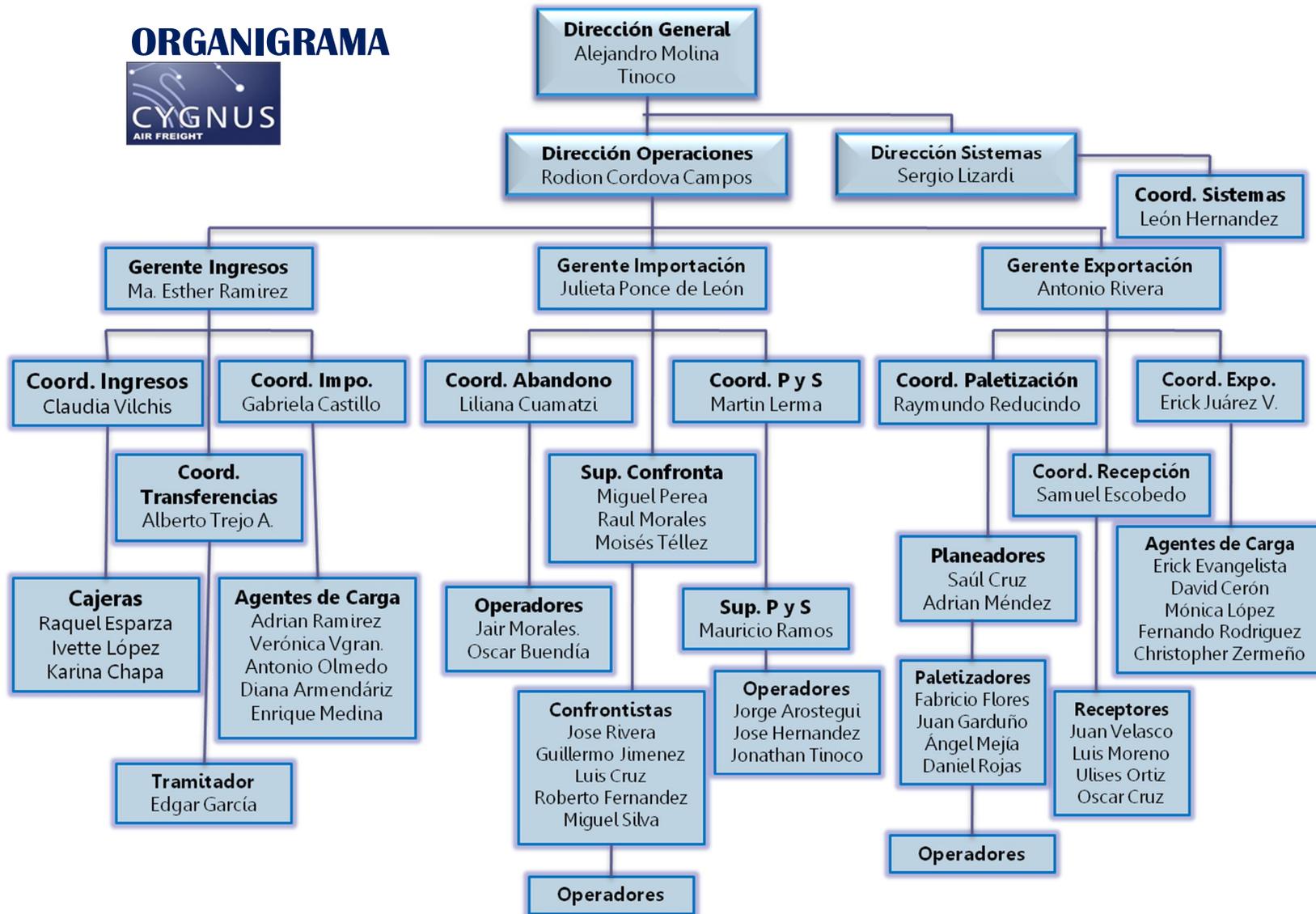
*Cygnus Air Freight* cuenta con once departamentos para cubrir todas y cada una de las aéreas de operación en el Almacén de Lufthansa, cuatro áreas con personal administrativo y siete operativas.

El área administrativa se compone por los Departamentos de Importación Administración, Exportación Administración, Cajas y Sistemas. El personal que labora en esta área es de 18 personas. El área de operación es la que involucra a un mayor número de personal, se compone por los Departamentos de Almacén, Confronta, Previos y Salidas, Paletización, Recepción de carga, Abandono y Transferencias.

El total de recursos humanos es de más de 40 personas; entre jefes de almacén, coordinadores, operadores y trabajadores generales.

A continuación, se presenta el organigrama de la empresa:

# ORGANIGRAMA



Fuente: Elaboración propia.

A la cabeza del organigrama se encuentra el Lic. Alejandro Molina Tinoco, que en conjunto con la fundadora y mayor accionista de *Cygnus Air Freight*, la Lic. Ángeles Santos Nieto, ejercen la dirección general de toda la empresa, tanto de *Cygnus* como de *Pegasus*.

De la Dirección General se desprende la Dirección de Sistemas con el Ing. Sergio Lizardi, de quien depende el Ing. León Hernández Hernández, a cargo de la coordinación del departamento. A la par de la Dirección de Sistemas, se encuentra la Dirección de Operaciones, a cargo de Rodión Igor Córdova, jefe inmediato de la plaza que ocupó.

De la Dirección de Operaciones se desprenden las Gerencias de Ingresos, Importación y Exportación:

Gerencia de Ingresos: a cargo de Ma. Esther Ramírez, de quien dependen los departamentos: el de *Cajas* con Claudia Vilchis como coordinadora y tres cajeras, *Transferencias*, con el Sr. Alberto Trejo de Coordinador y un tramitador o recolector y el departamento de *Importación Administración* con Gabriela Castillo como coordinadora y cinco agentes de carga.

Gerencia de Importación: A mi cargo desde principios del año 2013, teniendo bajo mi responsabilidad el departamento de *Abandono* con Liliana Cuamatzi como coordinadora y dos operadores; el departamento de *Importación Operación* o confronta con tres jefes de almacén y cinco confrontistas, y el departamento de *Previos y Salidas* con Martín Lerma Martínez como coordinador y Mauricio Ramos de supervisor.

Gerencia de Exportación: A cargo del Sr. Antonio Rivera López, de quien a su vez dependen el departamento de *Exportación Administración* con Erick Juárez Villanueva como coordinador y cinco agentes de carga. El departamento de *Exportación Recepción*, con Samuel Escobedo como coordinador y cuatro operadores y el departamento de *Paletización* con Raymundo Reducindo como coordinador y dos planeadores.

Dentro de la operación del almacén, importación y exportación comparten los operadores de montacargas y trabajadores generales, empleando alrededor de 25 personas repartidas en cada área y en tres turnos, el horario del almacén es de 24 horas los 365 días del año.

Dentro de la operación del almacén, importación y exportación comparten la los operadores de montacargas y trabajadores generales, empleando alrededor de 25 personas repartidas en cada área y en tres turnos ya que el horario del almacén es de 24 horas los 365 días del año.

### **2.3 ÁREAS ESPECÍFICAS**

Departamento de Importación Administración: Es el área que está en comunicación directa con el cliente, brindando información general: situación de los embarques, ubicación de la carga al momento de su consulta, fecha y hora estimada de llegada, etcétera. El Departamento se encarga de entregar las guías aéreas, conocimiento o guía aérea (*Air Way Bill* [AWB, en inglés]) de la carga que ya se encuentra en territorio nacional, que es la documentación que ampara la carga; un contrato de transporte aéreo que establece las condiciones básicas para regular las relaciones entre el embarcador, transportista y destinatario en medios de transportación aérea. (Ver anexo 1)

Este Departamento tiene otras tareas como: la preparación de los vuelos, la impresión de manifiestos y la recepción documental, es decir, revisar, entregar y capturas todas las guías aéreas de cada vuelo.

Departamento de Importación Operaciones (Confronta): su misión principal es la recepción física de las mercancías que ingresan a territorio nacional. Dentro del marco de sus actividades, se encuentran la de inspeccionar la carga registrando las condiciones de llegada, verificar si la carga está completa y comprobar si llegó en buen estado, auxiliados mediante un manifiesto o *check in list* que concentra toda la información de la carga que llegará en un vuelo. Es pertinente mencionar que

Lufthansa tiene siete vuelos comerciales y cinco vuelos cargueros, en total doce vuelos semanales.

Una vez que se coteja la información contenida en el *check in list* con la mercancía física, ésta debe ser clasificada, etiquetada; además, de asignarle una posición en el almacén según el tipo de carga: animales vivos, mercancía de valor, perecederos, mercancías peligrosas o carga general.

Departamento Exportación Administración: es el área encargada de la recepción tanto de documentación como de carga para la exportación. Dentro de sus funciones se encuentran: verificar el buen estado de los mismos y que cumpla con todos los requerimientos y especificaciones para volar con Lufthansa Cargo SLM, como: el tipo de carga, las dimensiones, el peso, el embalaje, la seguridad y que cuenten con la documentación indispensable como la guía aérea, las facturas, las cartas de seguridad, el pedimento, entre otros.

Departamento Exportación Operaciones: (paletización): Área altamente especializada con personal capacitado para distribuir la carga en los compartimientos de la aeronave. Es un área crítica debido a la importancia de calcular pesos, medidas, dimensiones y planear la correcta ubicación de la carga para resguardar siempre la seguridad tanto de la aeronave como de la tripulación y la carga en general.

Departamento de Previos y Salidas: encargado de poner a disposición del cliente los embarques para una revisión previa al despacho aduanal. El "reconocimiento previo" es un derecho otorgado por la ley aduanera a los agentes aduanales para revisar las mercancías en su artículo 42 que señala: "Si quien debe formular el pedimento ignora las características de las mercancías en depósito ante la aduana, podrá examinarlas para ese efecto."<sup>5</sup>

Un previo es un procedimiento mediante el cual se realiza una revisión de documentos y mercancías para precisar la veracidad de lo declarado en el

---

<sup>5</sup>Artículo 42 de la Ley Aduanera vigente (abril de 2012).

pedimento, con la finalidad de determinar la cantidad, las características y la plena identificación de las mercancías.

Departamento de Transferencias: área responsable de concentrar en el almacén de Lufthansa toda la carga que pudiera estar en otro almacén debido a que llegó con otras aerolíneas, siempre y cuando la carga pertenezca a los clientes con los que se tiene convenio para facilitar y agilizar a los importadores la revisión y salida de la carga.

Anteriormente, el almacén de Lufthansa alojaba a un importante número de clientes, consolidadoras como: *Kuehne & Nagel*, *Hellman*, *Transportadora Intercontinental (TISA)*, *DSV*, *Hartrodt*, *México Air Cargo (MAC)*, entre otras, haciendo de transferencias el departamento más redituable.

En este momento, cuenta únicamente con tres clientes, llamados “clientes de casa”, los cuales son: *Agility*, *Dietrich* y *Dachser*; además, maneja y almacena la carga de Estafeta Carga Aérea. El departamento de transferencias se encarga de recolectar la carga y documentos en otras aerolíneas y almacenes que estén consignadas a cualquiera de nuestros clientes.

Las transferencias de carga entre almacenes fiscalizados se regula por la Ley Aduanera en el artículo 15, fracción VI:

VI. Permitir la transferencia de las mercancías de un almacén a otro, cuando se presente solicitud escrita del importador, exportador, consignatario o destinatario de las mismas, siempre que se hayan liquidado los cargos correspondientes al transportista, que aparezcan en el contrato de transporte respectivo y se acompañe la aceptación del almacén al cual vayan a ser transferidas. La transferencia se deberá realizar por el almacén que la haya aceptado”.<sup>6</sup>

Para este tipo de transferencias no es necesario un pedimento, debido a que no saldrá del Recinto Fiscal, solo cambiará de almacén para posteriormente ser

---

<sup>6</sup>Artículo 15 fracción VI de la Ley Aduanera (abril de 2012).

desaduanado, para esto solo es necesario una “papeleta de transferencia”. (Ver anexo 2) y la guía aérea revalidada.

Es necesario contar con una carta poder expedida por el cliente (consolidadora) mediante la cual autoriza las transferencias de sus mercancías a nuestro almacén, estas cartas tienen vigencia de un año, por lo que se entregan al principio del mismo en original en todos los almacenes en los que el cliente reciba carga y por lo tanto no es necesario presentarla en cada transferencia.

Departamento de Abandono: encargado de clasificar y poner a disposición de las autoridades aduaneras la mercancía que de acuerdo con los plazos legales ha causado abandono tácito a favor del fisco.

Los plazos de abandono están estipulados en los artículos 29, 30 y 31 de la Ley Aduanera.

#### PLAZOS DE ABANDONO

Mercancía General	60 días
Perecedero, animales vivos y mercancías peligrosas	3 días
Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera (PAMA)	Sin fecha de prescripción*

\* Una vez emitida la resolución del PAMA la mercancía también puede causar abandono en un periodo de 90 días.

Fuente: Elaboración propia.

Así mismo se señala que: “No causaran abandono las mercancías de la Administración Pública Federal Centralizada y de los poderes Legislativo y Judicial Federales.”<sup>7</sup>

Además de que:

II. Tratándose de mercancías pertenecientes a las embajadas y consulados extranjeros a organismos internacionales de los que México sea miembro y de equipajes y menajes de casa de los funcionarios y empleados de las referidas representaciones y organismos los

---

<sup>7</sup> Artículo 29 inciso c. de la Ley Aduanera (abril de 2012)

plazos de abandono se iniciarán tres meses después de que las mercancías hayan ingresado a depósito ante la aduana.<sup>8</sup>

En línea con estos requerimientos, el Departamento de Abandono hace la notificación de la carga que ha causado abandono y hace entrega de la misma una vez que las autoridades le hayan designado un destino que puede ser destrucción, incineración y venta o donación; dependiendo del tipo de mercancía.

Estos son los principales departamentos en la operación del almacén. Todos están relacionados entre sí y dependen el uno del otro, por lo que es importante que las actividades de cada departamento se desarrollen de manera correcta en tiempo y forma, debido a que cualquier error u omisión afecta toda la operación.

### **3. GERENTE DE IMPORTACIÓN EN *CYGNUS AIR FREIGHT***

El primer contacto con Cygnus fue mediante la bolsa de trabajo de la UNAM, donde encontré la vacante como “Agente de Carga”. Seleccioné esta empresa porque yo me encontraba realizando mi Servicio Social dentro de la Aduana y deseaba continuar en la misma línea de formación, desarrollándome en el tráfico aéreo de mercancías. Afortunadamente, el 8 de marzo de 2011, Cygnus me abrió sus puertas para ser parte de su equipo y me dio con ello la oportunidad que buscaba como recién egresada.

El primer puesto que desempeñé fue el de Agente de Carga de importación, un puesto administrativo y de atención al cliente. Durante mi estancia en el departamento pude adquirir muchos conocimientos respecto al movimiento de una aerolínea; una de las razones fue porque estuve trabajando en los tres turnos y en cada uno de ellos se ejecutan tareas diferentes. Enfrenté varios conceptos, algunos conocidos y aprendidos, tanto en el aula, como durante mi servicio social en la aduana y otros completamente desconocidos que gracias a la práctica fui identificando.

---

<sup>8</sup> Artículo 30 fracción II de la Ley Aduanera (abril de 2012).

En mayo de 2012, debido a la ausencia temporal por incapacidad de la Coordinadora de Importación el aérea quedo a mi cargo periodo en el que asumí responsabilidades como: la planeación de horarios, la coordinación del personal para cubrir guardias, vacaciones o retrasos de vuelos, el registro de asistencias, el archivo, etcétera.

Posteriormente, en noviembre de 2012, expuestos mis conocimientos y manejo del área, fue promovida para ocupar la Gerencia de Importación. Para ocupar este cargo, inició mi capacitación cuyo proceso consistió en hacer un recorrido por todos los departamentos del almacén para conocer el funcionamiento de cada área; ello amplió la visión del trabajo que hacemos en Lufthansa y me preparó para poder resolver problemas que se pudieran presentar en un futuro.

### **3.1 AGENTE DE CARGA DE IMPORTACIÓN**

Un Agente de Carga en Importación es el encargado de brindarle al cliente la atención que necesita con respecto a sus embarques: la ruta que realizará, cuando llegará al destino final, si tiene algún pago pendiente y asistir al consignatario en los requerimientos necesarios para la entrega de documentación y entrega de la carga hasta la puerta del almacén.

Siendo el primer puesto que desempeñé dentro de esta institución a lo largo de un año, me desarrollé en un área crítica, debido a que en sus funciones genera mayor contacto con el cliente, ya que es donde se le brinda todo tipo de información referente a su carga. Las actividades que realizaba son las siguientes:

1. Brindar información al cliente (consolidadoras, agentes aduanales o personas físicas) ya sea por vía telefónica o directamente en ventanilla, respecto a la situación de sus embarques, la ruta entera que recorrerá la carga desde su origen y tiempos estimados de llegada a territorio nacional. Esto, con ayuda de los sistemas de rastreo de la aerolínea Lufthansa *Mosaik* y *Unisys*.

Los sistemas utilizados por la aerolínea son únicos y se manejan en todas las estaciones de Lufthansa del mundo. *Mosaik* es el sistema donde se captura toda la información de los embarques en cada estación en la que un embarque hace conexión, por ejemplo, si una carga de importación cuyo destino final es la Ciudad de México y tiene como origen el aeropuerto de Narita, Japón, tiene que llegar a Frankfurt en Alemania, para de ahí ser enviada a México; entonces, tanto en Narita como en Frankfurt y finalmente en México se captura cada movimiento de la carga en *Mosaik* desde la reservación, vuelo y *pallet* o contenedor hasta la salida de la carga.

*Unisys* es un sistema básicamente de consulta, todo lo que se capture en *mosaik* aparecerá en *unisys*, para lo cual es necesario ingresar comandos o contraseñas para que el sistema busque la información que se requiere.

Un Agente de Carga en Importación utiliza varios comandos, por ejemplo: para consultar el status de una guía en el sistema *Unisys* sólo se ingresan las siglas DBI (*Display Booking Information*) seguido de un espacio y los ocho números de la guía aérea (sin el prefijo).

Con la información que aparece en pantalla se le brinda la información al cliente de todo lo referente a su carga, los datos más socorridos e importantes son:

### PANTALLA UNISYS PARA STATUS DE GUÍAS

• Nombre del consignatario

• Nombre del embarcador

• Descripción de la carga (consolidada o directa)

```

Attachmate Accessory Manager [W45501]
File Edit View Tools Session Options Window Help
EBI-: 020-42358816 TPBR Y X* PROD YNC EXP PX IMP CK DATE 17JAN13 BCTL FRAII
RTNG FRA MEXLH ESTS X ALLO
CODE S Y ACCT 332208181 B NAME BDP INTERNATIONAL GMBH STN FRA
FRITZ-KLATTE-STRASSE 6-8 FRANKFURT DE 65933
CODE C N ACCT NAME BDP INTERNATIONAL MEXICOS.A. DE C.V STN MEX
COL. INSURGENTES MIXCOAC 3920 BENITO JUARE MX
CODE A Y ACCT 4233FRA B NAME BDP INTERNATIONAL GMBH STN FRA
FRITZ-KLATTE-STR. 6-8 FRANKFURT DE 65933
DESC CONSOLIDATION AS PER ATTACHED MANIFEST SPL CSL SLY
ARFL VCB N BS I INTNET
SPLT N WUNI KG VUNI MC 16BL N LATD 20JAN13 LATT 0855 TOAD 21JAN13 TOAT 1600
SEGM FLIGHT FCTL OA CA PCS WGT VOL ULDS CR A TTYADR
FRAMEX LH8220/20JAN13 FRA KK 1 99.0 .07 0 0 0
TFID NV .07 Totals 1 99.0 .07 CN RBK
BK1 PSI_DIMS[CM]80X40X22X1X99KG*
BK2
BK3
BK4
    
```

• Ruta de la guía

• Vuelo y fecha de llegada

• Piezas y peso

• Carga especial (DGR, perecedera, valor o animales vivos)

Fuente: Lufthansa Cargo AG, Sistema Unisys.

1. Preparación del *priority*: consiste en una lista de toda la carga que llegará en el vuelo: número de guía aérea, piezas, peso, consignatario y el tipo de mercancía (valores, perecederos, animales vivos, mercancías peligrosas, carga general, etc.) que son datos importantes para la operación.

En el sistema *Unisys* se ingresa las siglas DFS (*Display Flight Status*) seguido del número de vuelo y de la fecha, separados con una diagonal para la fecha, el mes se ingresa con las tres primeras letras del mes en inglés, entonces para consultar el vuelo LH 498, del 08 de enero, el comando quedaría de la siguiente manera:

DFS 498/08JAN

Aparecerá una pantalla de *Unisys* donde se encuentran datos importantes como:

1. Hora estimada de llegada del vuelo
2. Peso total de toda la carga contenida en el avión
3. Todos los números de guía correspondiente a cada embarque.
4. Piezas<sup>9</sup> y peso de cada embarque
5. Origen y destino.

---

<sup>9</sup> Cuando el número de piezas viene seguido de un asterisco indica que es una carga consolidada y que encontraremos el número de guía repetido varias veces en la pantalla del vuelo hasta sumar el total de piezas del consolidado.

## PANTALLA UNISYS PARA STATUS DE VUELO

Hora estimada de llegada del vuelo

Peso total de toda la carga contenida en el avión

```

Attachmate Accessory Manager : [W45551]
DFS-: Station MEX LH498/21JAN13 1147 21JAN13
Format: <I>nbound,Outbound I <S>standard,Workload,Detail D
Next 12 Hours or END:Time Date Flight LH498/21JAN13
Flt CC START:Time Date SPL Filters
Filters: (*'=non-blank,?'=blank)
FLIGHT FRM A/C TIME B/D-WGT B/D-ULD THRU-ULD STS PAD ALERT-CODES
LH498 /21JAN13 FRA 74P 1930 10239.7 / 4/ 4 / / * X/F/Y/V/P/D
.....AWB.....PCS..WGT.KG.DESCRPTION...TPBP.ORG.DES..SPL.....
1 020-50093923 4* 98.6 CHEMICALS FOR Y X* TLV MEX DGR RFL SLY
..ULD: PAJ30494LH..LOCATION: FLIGHT ..ULD-DEST: MEX
2 020-45088901 63* 3101.3 CONSOLIDATED S Y X* ARN MEX CAD OFF ULD MAX SLY
..ULD: PAJ23144LH..LOCATION: FLIGHT ..ULD-DEST: MEX
3 020-45088901 34* 1673.7 CONSOLIDATED S Y X* ARN MEX CAD OFF ULD MAX SLY
..ULD: AKE48838LH..LOCATION: FLIGHT ..ULD-DEST: MEX
4 020-45121370 2* 5.6 PARTS FOR FILL X X* CPH MEX ZXF OFF
5 020-50093923 13* 320.4 CHEMICALS FOR Y X* TLV MEX DGR RFL SLY
..ULD: AKE50187LH..LOCATION: FLIGHT ..ULD-DEST: MEX
6 020-47877082 1 10.5 CONSOLIDATED S Y X* DUS MEX DGR RFL SLY
7 020-59240160 2 16.6 CIVIL AIRCRAFT X XG FRA MEX ZXF
8 020-59240123 1 1.2 CIVIL AIRCRAFT X XG FRA MEX ZXF
9 020-59240075 2 21.5 CIVIL AIRCRAFT X XG FRA MEX ZXF
PN: PE:
Pg=1 Row=22 Col= 5 POLL
    
```

No. Consecutivo (total de guías)

No de guía

Piezas y peso

Descripción

Origen y destino

Información importante (DGR, PER, VAL, VUN)

Fuente: Lufthansa Cargo AG, Sistema Unisys.

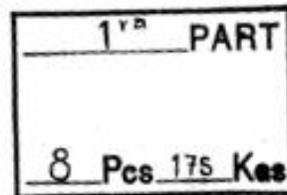
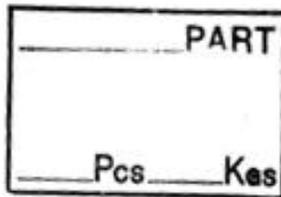
Esta información se traslada a una hoja de cálculo en Excel, se ordena eliminando la información que no es de utilidad y se organiza la información con base en su importancia. Al final, se obtiene el total de guías reales, piezas y peso que llegarán en el vuelo, se le agregan los nombres de los consignatarios consultando cada guía en *Unisys* y se imprimen varias copias: dos para entregarlo a la autoridad aduanera en la garita de entrada, una para los confrontistas, una más para colocarlo en la ventanilla de atención al cliente y finalmente una copia extra para el Agente de Carga que recibirá el vuelo. (Ver anexo 3)

2. Recepción y captura de documentos: recibir toda la documentación que ampara cada embarque, revisarla para localizar parcialidades, fletes al cobro y datos incorrectos, sellar las guías aéreas con el número de vuelo, la fecha y el registro de entrada y la entrega de documentos al cliente.

Una vez que tenemos las guías en nuestro poder se hace lo siguiente:

- ✓ Se verifican las guías vs *priority* poniendo especial atención en el número de piezas y peso, para poder identificar alguna parcialidad y en el área de los cargos para identificar algún flete al cobro.

Si encontramos alguna parcialidad se coloca el sello de parcialidad tanto en la guía original (original 2, hoja roja) como en la copia para nuestro acuse (copia 4, hoja amarilla) indicando el número de parcialidad o si se trata de un complemento, piezas y el peso de la misma.



Prepaid	Weight Charge	Collect
115.60		
	Valuation Charge	
	Tax	
	Total Other Charges Due Agent	
	Total Other Charges Due Carrier	
Total Prepaid		Total Collect
115.60		
Currency Conversion		Charges in Dest. Currency
For Carrier's Use Only at Destination		Charges at Destination

Para identificar los fletes aéreos, en la parte inferior izquierda de la guía están los campos donde se ingresan los cargos, si éstos del lado izquierdo (*prepaid*), indica que fueron pagados en origen, pero si los cargos están del lado derecho (*collect*) significa que no se pagó en origen y se debe de cobrar al importador. Por ello, es necesario ingresar los costos al sistema DENEb para que éste haga el cálculo e indique el total a cobrar.

- ✓ Posteriormente, se separan las guías en directas y consolidadas, tomando en cuenta las guías que por convenio no se desconsolidan. (Ver anexo 4)
- ✓ Una vez que identificamos parcialidades, fletes y separamos las guías en consolidadas y directas se despacha de la siguiente manera:
  - Para las guías directas, solo se toma una copia, cerciorándose de que no sea una original, puede ser cualquiera de la copia 5 en adelante.

- De todas las guías consolidadas se arma nuestro acuse que consiste en una copia de la máster, una copia de cada *house* y una copia del manifiesto, (copias no. 4, hojas amarillas).
- Una copia más del manifiesto es para agregarla a la documentación del vuelo que hacen los confrontistas.
- Finalmente, un juego más de *master* y *houses* (cualquier copia) que también se entregan al personal de confronta para que en caso de que el personal de la aduana en el módulo de rayos Gamma requiera de hacer alguna revisión de un embarque y pida copia de los documentos puedan tomar estos y no los originales.

3. Captura de datos en sistema DENEb (sistema de Cygnus) esto con base en las especificaciones señaladas a la ley aduanera en la regla 2.3.9 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior:

Para los efectos del artículo 15, fracción III de la Ley, los recintos fiscalizados deberán dar cumplimiento a los lineamientos emitidos por el Servicio de Administración Tributaria [...] así como adoptar las medidas que se requieran, incluyendo la infraestructura y equipamiento necesario, para que la aduana respectiva pueda realizarla consulta del registro simultáneo en el sistema con que cuente el recinto fiscalizado para tal fin.<sup>10</sup>

Para el caso de aduanas de tráfico aéreo los principales datos que se requieren son los siguientes:

- \* Fecha de ingreso de la mercancía al recinto fiscalizado.
- \* Número del conocimiento de embarque, guía aérea (*master* y guía *house*) o carta de porte.
- \* Número de registro de buque/número de vuelo/número de contenedor.
- \* Descripción de la mercancía.
- \* Peso y unidad de medida.
- \* Número de bultos.

---

<sup>10</sup>Regla 2.3.9, Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2012, publicadas en el DOF el 29 de agosto de 2012.

\* Nombre y domicilio del consignatario original o la indicación de ser a la orden/remitente original manifestado en el conocimiento de embarque/persona a quién notificar.

\* Nombre y domicilio de quien envía la mercancía (remitente, proveedor y/o embarcador de la mercancía).

Para envío electrónico de información a la autoridad aduanera el sistema DENEb cuenta con la siguiente ventana de captura.

### PANTALLA DE CAPTURA DE GUÍAS EN SISTEMA DENEb

Fuente: *Cignus Air Freight*, Sistema DENEb

Cada dato es importante, pues la información se transmite simultáneamente y de manera electrónica a las autoridades, pero hay campos estratégicos en los que se debe ser cuidadoso con la información capturada para no enviar información errónea a las autoridades que podrían terminar en multas al almacén fiscalizado, los datos más importantes son:

Guía máster: para el número máster el sistema tiene un identificador para detectar números incorrectos, en programación llamado “Modulo 7” que impide la captura errónea de números de guías.

Entrada SAT: en este campo se especifica en que calidad está entrando la carga a nuestro país, con base en estos requerimientos tenemos un catálogo para el tipo de entradas.

#### CATÁLOGO DE ENTRADAS

CLAVE	DESCRIPCIÓN	REGLAS Y CONDICIONES
CM	COMISARIATO	Se utiliza cuando se trata de comisariato.
DC	DESCONSOLIDADO	Quando se capture la <i>house</i> correspondiente a una guía máster que se reportó sin <i>house</i> (se debe reportar como fecha de entrada la misma fecha que se reporta en la salida como desconsolidada). Sólo Aplica a guías NO ORDINARIAS.
NR	NORMAL	Se utiliza en entradas normales que saldrán con pedimento o con transferencia.
OP	OBJETOS PERSONALES	Quando se trate de objetos personales.
OR	OTRO	El tipo de entrada es diferente a todos los mencionados en el catálogo.
PM	PAMA	Casos en los que la mercancía se ingrese por PAMA.
RI	REINGRESO	Quando el almacén reportó la salida y por cuestiones ajenas al almacén la mercancía debe ser reingresada al mismo. Ejemplo: Mercancía de Exportación que no vuela en el horario planeado. Esta solo se utilizará cuando ya se reportó la salida de la mercancía. Sólo Aplica a guías NO ORDINARIAS.
RH	RESTOS HUMANOS	Restos humanos.
SV	SOBREVOLADO	Quando la mercancía llega a esta aduana por equivocación.
TA	TRANSBORDO NACIONAL	Quando la mercancía entra a almacén como transbordo indirecto nacional, es decir viene de otra Ciudad de la República Mexicana.
TI	TRANSBORDO INTERNACIONAL	Quando la mercancía entra a almacén como transbordo

		indirecto internacional, es decir, viene de otro país o va para otro país.
<b>TS</b>	TRÁNSITO	Cuando la mercancía entra bajo el régimen de tránsito. Sólo aplica para guías que las amparen un pedimento T3 o T7.
<b>VD</b>	VALIJA DIPLOMÁTICA	Valija Diplomática.

Fuente: "Manual de Captura para el cumplimiento de la regla 2.3.9" Departamento de Informática de la Sub admón. De Informática y Contabilidad de la Aduana del AICM.

Piezas y peso: Existen dos campos para ingresar el número de piezas y el peso del embarque, el "Declarado" y el "Real o Parcial". En el primero, es donde se ingresan las piezas y peso manifestadas en el documento; y en el segundo, se ingresan las piezas que realmente llegaron al almacén, es aquí donde reportamos las guías parciales o los faltantes o sobrantes, porque si bien puede una guía máster manifestar 10 piezas de 250 k, pueden llegar sólo 8 piezas de 200 k, o puede ser que desde origen nos han manifestado que una carga llegaría parcial, pero al final de la confronta nos damos cuenta que el embarque llegó con más piezas de las manifestadas o incluso completo; si el embarque está completo los datos de piezas y peso en los campos Declarado y Real o Parcial deben de ser los mismos.

Registro de fletes: En este campo sólo ingresamos los costos de las guías que vienen con flete al cobro, es decir, los embarques que no pagaron el flete aéreo en origen y tiene que pagarlo el destinatario en México. Este no es un campo que este sujeto a revisión por parte de las autoridades, sin embargo, es importante capturar correctamente estos datos porque de no hacerlo podríamos hacer un cargo erróneo (de más o de menos) o incluso entregar un embarque sin que primero se haya pagado el flete aéreo.

Todos los campos son importantes, pero el número de guía, el tipo de entrada, el peso y piezas son los campos expuestos a una mayor revisión por las autoridades.

4. Elaboración de partes de avería, faltantes y sobrantes: Otra de las Funciones realizadas por los Agentes de Carga de Importación, con el reporte que

entrega importación operaciones (confronta) se captura en sistema DENEb partes de avería, que son las que indican que la carga llegó dañada desde origen, partes de faltantes, indican que la carga estaba manifestada pero no llegó y partes de sobrantes que indican que la carga no estaba manifestada y sin embargo llegó a México. De la misma forma estos datos de las averías son transmitidos a la autoridad mediante el sistema DENEb según el tipo de irregularidad que sea:

IRREGULARIDAD DE ORIGEN: Cuando la carga llegó dañada de origen.

FALTANTE: Cuando, durante la confronta, se detecte que faltan piezas en el embarque.

SOBRANTE: Cuando, durante la confronta se detecte que sobran piezas en el embarque.

AVERÍA: Cuando se trate de alguna afectación en la mercancía que haya ocurrido durante su estancia en el almacén. (rota, aplastada, mojada, etc.)

EXTRAVÍO: Cuando TODA la mercancía se extravíe durante la estancia en el almacén, es decir cuando no encuentren la carga.

Se elaboran ya que la guía ha sido capturada y se selecciona el “Tipo de parte”, se ingresa el número de piezas y el peso de la carga dañada, los testigos del daño (por lo regular el confrontista) y en el campo de observaciones se describe de la manera más precisa posible el daño que presento la carga. (Ver anexo 5)

5. Captura en sistema *Unisys* de Lufthansa todo tipo de información documental respecto a los embarques, es decir, si los documentos de la carga llegaron o no y finalmente cuando se le entregaron al cliente.

Estos son estatus de la carga que se podrán ver en el sistema *Unisys* para cualquier estación del mundo de Lufthansa, a estos status se les llama “Discrepancias”.

## DISCREPANCIAS EN SISTEMA UNISYS

### DISCREPANCIA

### CASOS

- X DDAW** Documentos encontrados / cuando llegan documentos (guías) que estaban programados para otros vuelos, fechas posteriores o anteriores.
- X DSAW** Documentos faltantes / cuando no llegan los documentos originales.
- X DATA** Cuando un vuelo llega tarde o es reprogramado, este estatus se le ingresa a todas las guías del *priority*.
- X DAQB** Cuando se reprograma un vuelo por desvío.
- X DAQA** Cuando se reprograma un vuelo por cancelación.

Fuente: Elaboración propia con información de sistema *Unisys*.

Existen otras discrepancias que se pueden encontrar en el sistema al consultar una guía pero son sólo estas las que utiliza el Agente de Carga de Importación de Cygnus, el resto son ingresadas por personal de la aerolínea.

### 3.2 COORDINADORA DE IMPORTACIÓN

El segundo puesto que desempeñé en la institución, al cubrir la incapacidad de la coordinadora Gabriela Castillo, durante seis meses, fue un puesto con mayores responsabilidades y manejo de personal, teniendo a mi cargo hasta seis personas, con actividades prioritarias como:

- ✓ Supervisión de las actividades de los Agentes de Carga de Importación, dando solución inmediata a problemas emergentes. Como errores de captura y las correcciones pertinentes, reclamaciones de los clientes por información errónea, por ejemplo cuando al cliente se le proporciona una fecha equivocada de llegada de su carga, un costo erróneo del flete o si el cliente se encontrara molesto por cualquier otra situación.
- ✓ Notificación vía telefónica y electrónica al cliente sobre la llegada de sus embarques y asesorarlos en los procedimientos por parte del almacén para la liberación.
- ✓ Dar seguimiento puntual a las irregularidades, faltantes sobrantes y de fletes al cobro.
- ✓ Analizar y elaborar informes y estadísticas del departamento.
- ✓ Elaborar solicitudes a la aduana para el ingreso de material, maquinaria o personal al recinto para necesidades del propio almacén.
- ✓ Planear y elaborar los horarios del personal de importación, autorización de permisos y vacaciones.
- ✓ Elaborar y controlar el archivo de documentación, vuelos, guías, partes de avería entregadas y entrega documentada del mismo al departamento de archivo para su almacenamiento.
- ✓ Realizar solicitudes de papelería.

A pesar de ser un periodo corto en el que realicé las actividades con este cargo, tuve la oportunidad de desarrollar diversas habilidades como: manejo de estrés y trabajo bajo presión, característicos de un puesto de supervisión con personal a mí cargo; aprendí a ser paciente y prudente en la atención al cliente, para darle el trato que este merece, al ser nuestra razón de existir.

En lo personal me dejó mucha satisfacción por el reconocimiento del cliente contento con el servicio brindado y el reconocimiento de mis compañeros satisfechos con el trato y mi administración del departamento, además, de considerar que el departamento se desarrolló con normalidad y no se presentaron eventualidades a las que no pudiera hacer frente.

### **3.3 GERENTE DE IMPORTACIÓN**

La empresa cuenta con tres gerencias principales, una de ellas bajo mi responsabilidad, un puesto de importancia relevante en la institución. Para poder asumir el cargo cursé una capacitación de dos meses, pasando por cada una de las áreas del almacén; además de demostrar con mi desempeño las actitudes y aptitudes necesarias para el puesto.

Como Gerente tengo a mi cargo tres departamentos de operación: Confronta, Previos y Salidas y Abandono. Mi función principal es la supervisión del desarrollo de cada departamento, la solución inmediata a problemáticas y el control administrativo de asistencias, nóminas, vacaciones, uniformes, etc.

A continuación, explicó las actividades de cada departamento que se encuentra bajo mi supervisión.

#### **3.3.1 CONFRONTA**

Departamento encargado de la recepción física de la carga de importación y de hacer un reporte puntual del estado en el que llega cada embarque: si llega en buenas condiciones o dañado, si llega completo o parcial o si llega algún embarque que no se esperaba, incluso, embarques con otros destinos, llamados "Sobrevolados". Según las características de cada embarque se le asigna una posición en el almacén y se toma nota de la misma para que la carga pueda ser localizada cuando se requiera.

Antes de la llegada del avión inicia el proceso de preparación imprimiendo documentos informativos que hacen la confronta más fácil y ordenada.

Primero, se imprime el listado de todos los contenedores o ULD (*Unit Load Device*, Elemento Unitario de Carga) que llegarán en el vuelo, esto se hace desde *Unisys* ingresando el comando WLD, número de vuelo / día (sin mes) y aeropuerto de origen, en todos los casos es Frankfurt (FRA).

En este listado encontraremos información importante como:

### PANTALLA UNISYS PARA WLD

Número de ULD	Peso de cada ULD (KG)	Matricula del avión	Posición de cada ULD en el avión
WLD	0/0	F8C66M278	
DIF.BAG: MEX			
NR ULD	KG	ORG DST LC POS	LOAD INFOS (FORMATTED!)
01 LPMC86372	.2201	MEX C	24P PWG.BUP.//CSL.
02 LPMC49205	.922	MEX C	23P PWG.//OFF_8220/10.
03 LPLW41914	.891	MEX C	11. VUN.XCS.PWG.
04 LPLW42124	.650	MEX C	12. XCS.
05 LPMC51682	.1300	MEX C	22P //CSL.PWG.
50 LAKE60205	.300	FRA MEX M	32L RMK//BULK_CONFIRMED.
52 LAKE66842	.462	FRA MEX M	21L
53 LAKE60303	.622	MEX C	31R //OFF_8220/10.
54 LAKE63184	.456	FRA MEX M	21R
55 LAVA41458	.175	MEX CW	31L VAL.//END.
90 LBLK	.190	MEX E	61. CSU/20.CSU/188/NWP.
91 LBLK	.0	MEX RC	63. ///
92 LBLK	.0	MEX RM	63.
56 LAKE66834	B..40	MEX B	32R //SI:43KG??XBAG MEX INCL.
57 LAKE48330	B..32	MEX B	33L
58 LAKE93684	B..38	MEX B	33R
59 LAKE63371	B..45	MEX B	41L
60 LAKE61207	B..34	MEX B	41R
61 LAKE65498	B..36	MEX B	42L

Origen y destino      Tipo de contenido en el ULD  
 Por ejemplo:  
 C- Carga gral. (Cargo)  
 M- Correo (Mail)  
 B- Equipage (Bagage)

Descripción de carga  
 (VAL, VUN, PER, BIG etc.)

Fuente: Lufthansa Cargo AG, Sistema Unisys.

Es necesario también imprimir el *Check in list* que será la herramienta principal de trabajo durante la confronta física ya que contiene la información desglosada de cada ULD y las guías aéreas que vienen en el mismo: piezas y peso de cada una. Es muy recurrente el caso que por cuestiones de espacio, peso o distribución requerida para el avión, las piezas de un embarque puedan estar repartidas en diferentes ULD, al igual que en la elaboración del *priority* en importación, se pueden identificar este tipo de embarques por que el número de piezas irá acompañado de un asterisco. El *check in list* se obtiene del sistema *Mosaik* en una ventana especial ingresando el vuelo y la fecha. (Ver anexo 6)

Una vez impreso el *check in list* es opcional de cada confrontista hacer las anotaciones pertinentes en el mismo para que se facilite y agilice la confronta física de las mercancías: se realizan anotaciones como la carga que por convenio se transfiere a otros almacenes y se la llevan en cuanto está disponible; la carga con instrucciones especiales que se deba de ingresar a SAFE<sup>11</sup> a CAFI<sup>12</sup> o que requiera congelación los contenedores que requieran recargas de hielo seco, etc. Ese tipo de instrucciones especiales se dejan plasmadas en un documento llamado “*Briefing*” donde el supervisor de operaciones de la aerolínea deja por escrito las instrucciones especiales a seguir con embarques especiales. (Ver anexo 7)

Es necesario salir al almacén a buscar posiciones disponibles que podamos utilizar para colocar la carga que llegue en el vuelo y marcarlas en nuestra hoja de posiciones. En esta hoja se marcan las posiciones disponibles y durante el desarrollo de la confronta se van marcando las posiciones que se ocupan. (Ver anexo 8)

Una vez localizadas en el *Check in list* los embarques con instrucciones especiales, y que se tengan identificadas las posiciones disponibles en el almacén, se espera la llegada de la carga.

Empresas concesionadas (SEAT y Globalia) se encargan de la descarga y arrastre de la carga desde el avión (pistas de aterrizaje) hasta las puertas del almacén (Aduana). Una vez con la carga se inicia con la confronta física: se busca el número de pallet y la hoja de *check in list* correspondiente para saber que embarques están en ese pallet; se contabilizan las piezas y se toman fotos de la carga que llega en mal estado a la cual posteriormente se le levanta una parte de avería; finalmente, según la naturaleza de la carga se le asigna una posición en el almacén.

---

<sup>11</sup> SAFE: Posición en el almacén, bóveda de seguridad utilizada para carga de alto valor, la llave de dicha bóveda solo la tiene el personal de la aerolínea y es necesario la presencia de un elemento de seguridad para abrirla, esta monitoreada por cámaras de circuito cerrado.

<sup>12</sup> CAFI: Posición en el almacén, Cámara de refrigeración con capacidad de 192 m<sup>3</sup> la temperatura oscila entre los 2 y 8° C.

Se presenta aquí la imagen de un PMC un pallet, que es una placa de acero con dimensiones de base 244 x 318 cm y que resiste un peso bruto máximo de 6800 k.



Check-In List								
Flight			Date 16MAY13			Offload Station MEX		
PMC86267LH UP				Prty:				
Prty	AWB/ULD	Description	Pcs	Wgt[kg]	SPL	Org	Des	Stat/NxtFlt/TOA
	020/59642601	CONSOLIDATED S	44*	6259.0	ACA*	ARN	MEX	17MAY/1600
PCS/LOCN/WGT			Pasillo I					DHL

En el ejemplo el *check in list* señala que en ese pallet encontraremos el embarque con número de guía 020-5964-2601, con 44 piezas de 6259 k. Nos podemos dar cuenta que es un consolidado debido a que el número de piezas es seguido de un asterisco, en total este embarque es de 86 piezas de 12,233.6 k, el resto de las piezas se encontrarán en otros pallets, dado que no fueron enviadas juntas debido al peso del embarque que no era compatible con la capacidad del pallet.

En el *check in list* se observa también las anotaciones del confrontista que indican que la posición de esas 44 piezas es "Pasillo I" y que el destinatario de la guía es DHL, esto lo señalan debido a que DHL es un cliente que retira su carga inmediatamente después de que termina la confronta, entonces colocan todos los embarques de ese cliente juntos en una misma área del almacén para facilitar la entrega.

En el *Check in list* se anota la posición que se le asigna a cada embarque, para que posteriormente el Departamento de Importación también las capture en el sistema DENEb.

Para la carga de valor es un procedimiento distinto, debido a que Lufthansa es una aerolínea que se caracteriza por sus altos estándares de calidad y seguridad en el servicio, es muy recurrente que reciba carga de valor como: ropa, joyas, relojes, oro, diamantes, documentos, papel moneda, hologramas, entre otros. Es por ello que este tipo de carga recibe un trato especial:



\* Llegarán siempre en contenedores AVA<sup>13</sup>, estos deben de venir emplayados, con cinta de seguridad de la aerolínea y los precintos debidamente colocados y sellados.

\* El contenedor será siempre el primero detrás del conductor del tractor en la primera cama.

\* A su llegada, el contenedor tiene que ser colocado en las aéreas específicas que tenemos

ya señaladas en el almacén, para nuestro caso, importación, se coloca a lado de la máquina de rayos GAMMA de tal manera que la cámara que está en esta zona pueda grabar toda la operación.

\* El personal de confronta junto con Intercon (Empresa de seguridad contratada por Lufthansa) tienen que hacer la inspección del estado en que llega el contenedor, el emplayado, la cinta y los precintos no deben presentar ninguna alteración.

\* Intercon debe de llenar un formato el VTCS ("hoja de control de transporte de valores" por sus siglas en inglés) que posteriormente le entregara a LH con todas las anotaciones.

\* Es necesario que durante la confronta de este tipo de mercancías se hagan todas las anotaciones pertinentes de cualquier mínimo detalle, como el número de precintos (candados), horarios en que se abre y se cierra la reja y reportar hasta la más mínima anomalía tomando registro fotográfico.

---

<sup>13</sup>Contenedores de aluminio, con puerta solida por lo que pueden ser cerrados y sellados para mayor seguridad con dimensiones de la base de 153 x 156 cm y altura de 163 cm que resiste un peso máximo de 1588 kg,

\* Abrir el contenedor y hacer la revisión del estado de la carga, es indispensable pesar el embarque, imprimir el ticket con el registro del peso, para que sea integrado por Intercon al VTCS pero es importante tomar nota aparte del peso y de cualquier diferencia entre el manifestado y el real.

\* En caso de haber algún faltante o irregularidad mayor es necesario avisar inmediatamente a personal de LH y dejar todo claramente asentado en el *briefing* y en el control de confronta.

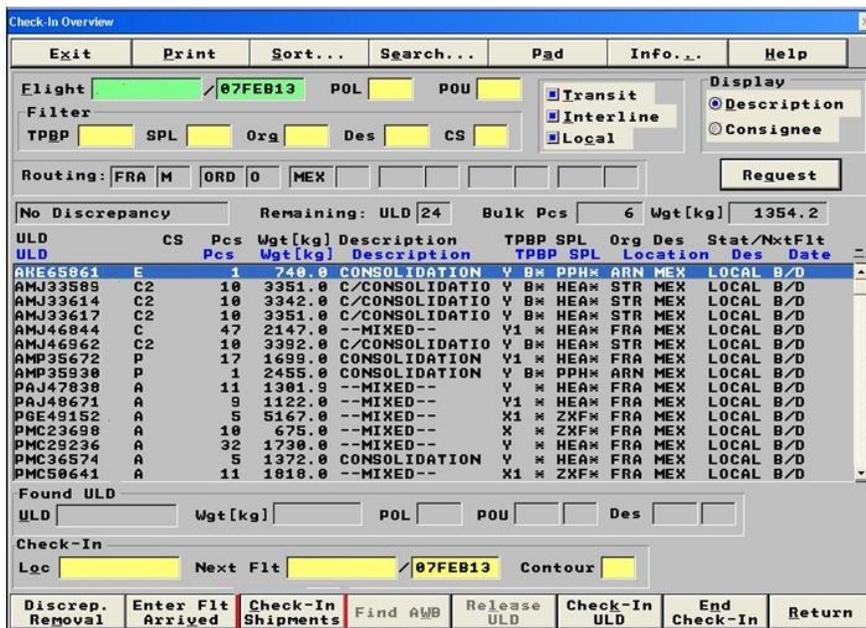
\* La carga de valor después de la revisión debe ser guardada en la bóveda, si las dimensiones lo permiten, de no ser así, podemos recurrir a la reja de valores en la posición adecuada para que la cámara obtenga registro en todo momento de la carga.

Cuando la carga presenta alguna avería, se deja registro de la misma en un formato especial de Lufthansa llamado CDS (*Cargo Damage Survey*, Informe de Carga Dañada) donde se anotan toda la descripción de la anomalía, el tipo de daño, el material del empaque, número de piezas dañadas, el peso y la descripción precisa de cada avería; se hace un CDS por cada embarque y todos se adjuntan al vuelo. (Ver anexo 9)

Todas las averías detectadas durante la confronta se anotan en la “Carátula de vuelo”, que también cuenta con un espacio especial para la carga faltante y la carga sobrante, así como los datos de inicio y termino de confronta. Este formato es para control interno de Lufthansa y se coloca como portada en el vuelo. *Cygnus* tiene un control aparte que esta al final de vuelo que se llama “Control de Confronta” donde se anotan datos como: la hora de llegada del vuelo, la hora de llegada de la carga al almacén, el total de ULD, el inicio y el fin de confronta, el número de guías, el total de kilos, los trabajadores, el confrontista, el supervisor del almacén, las averías, los faltantes, los sobrantes y un espacio para comentarios donde el confrontista puede redactar cualquier anomalía durante la operación o cualquier dato que considere importante plasmar. (Ver anexo 10)

Al final del proceso de confronta es necesario ingresar la información en el sistema de Lufthansa, (*Mosaik*)

**PANTALLA DE MOSAIK PARA DAR DE BAJA ULD**



Fuente: Lufthansa Cargo AG, Sistema Mosaik.

Con apoyo del *Check in list* se busca el número del contenedor que se dará de baja, seleccionarlo y se desplegará la lista de las guías contenidas en el ULD.

Se selecciona el número de guía y se ingresa la cantidad de piezas recibidas; se repite este procedimiento por cada guía y por cada ULD hasta que en la pantalla de inicio ya no aparezca ninguno pendiente.

Este es un procedimiento crítico, por ejemplo: si en el ULD viene manifestada una máster con 8 piezas y solo llegaron 4, sólo se ingresan las 4 piezas reales. Una vez con la certeza de que esa máster está incompleta se deben ingresar sólo las piezas que se reciben, el resto será un faltante.

Si durante la confronta se detecta carga que no viene manifestada, que estaba para otra fecha (sobrante) o incluso no tiene como destino final México (Sobrevolado),

es necesario dar aviso en origen que la carga se encontró en México, para que de esta forma, el departamento de exportación contemple su regreso a origen y la carga pueda llegar a su destino.

Este tipo de irregularidades (faltantes, sobrantes y sobrevolados) se ingresan al sistema de manera especial; el sobrante y el sobrevolado se ingresa antes de cerrar el vuelo y el faltante después de cerrarlo.

Después de ingresar cada contenedor con sus respectivas guías manifestadas, es necesario cerrar el vuelo dando oprimiendo el botón: *End Check-In*.

Para supervisar este Departamento, mis actividades son:

- ✓ Revisar diariamente los vuelos en el sistema antes de su llegada para tener una idea del volumen y el tipo de carga que llegará. Asimismo, considero las anotaciones en el *Briefing* para detectar los embarques importantes con carga como animales vivos, valores, perecederos etc.
- ✓ Si durante el día recibí alguna instrucción de Lufthansa respecto a la llegada de algún embarque que requiera algún trato especial o sea urgente, se lo comunicó al confrontista involucrado.
- ✓ Revisar documentalmente cada vuelo que dejan los confrontistas para identificar si hay alguna anotación de algún problema que hayan tenido durante la operación y que se hayan realizado los CDS de las averías; reviso también el vuelo en el sistema de Lufthansa para verificar que se haya cerrado.
- ✓ Revisar si es que hay algún sobrante, faltante o sobrevolado y que este haya sido ingresado en el sistema, tanto Mosaik como DENEb. Además de que llevo un registro puntual de estas irregularidades donde registro fecha y tipo de irregularidad y fecha de regularización de las mismas. (Ver anexo 11)
- ✓ Al llegar al almacén hago un recorrido por el mismo para identificar que todo esté bajo control, es decir, que no haya equipo o carga mal acomodada,

que no esté en posición normal carga que requiera refrigeración, que toda la carga este en tarimas y que el almacén este limpio y ordenado.

### **3.3.2 PREVIOS Y SALIDAS**

El reconocimiento previo es una facultad y derecho otorgado por la ley aduanera a los agentes aduanales, con el objetivo de revisar las mercancías para que de acuerdo con su naturaleza y con sus características, puedan ser clasificadas adecuadamente dentro de la fracción arancelaria que correspondan.

Es un procedimiento mediante el cual se realiza una revisión de documentos y mercancías para precisar la veracidad de lo declarado en el pedimento, con la finalidad de determinar la cantidad, las características y la plena identificación de las mercancías, manifestado en el artículo 42 de Ley Aduanera: “Si quien debe formular el pedimento ignora las características de las mercancías en depósito ante la aduana, podrá examinarlas para ese efecto.”<sup>14</sup>

Con fundamento en este artículo, si el Agente Aduanal que formule el pedimento ignora las características de las mercancías, podrá examinarlas solicitándolas en el Departamento de Previos y Salidas del almacén de conformidad con lo siguiente:

- El Agente Aduanal (AA), el Apoderado Aduanal (Ap. Ad.) o su dependiente autorizado solicitarán las mercancías para su examen presentando la guía aérea debidamente revalidada, copia de su gafete de AA, Ap. Ad. o dependiente.
- En ningún caso se requerirá autorización de la aduana para que el A.A. o el Ap. Ad. pueda realizar el reconocimiento previo ni se requerirá la presencia del personal de la aduana en la práctica del mismo.

De igual manera, de conformidad con lo establecido en el Artículo 25 de la misma Ley relacionado con el Artículo 42 de su Reglamento, la persona legitimada podrá

---

<sup>14</sup>Artículo 42 de la Ley Aduanera Vigente (abril de 2012).

solicitar a la aduana, que se autorice su ingreso al recinto para la toma de muestras y el examen de mercancías.

El encargado de previos y salidas comprobará que quien solicita practicar el reconocimiento previo de mercancías cuenta identificación oficial, y presentará las mercancías para su examen o permitirá el acceso al lugar donde se encuentren las mismas. Durante el reconocimiento previo bajo ningún caso se permitirá que se altere o modifique la naturaleza, origen o características de las mercancías.

El Departamento de Previos y Salidas tiene la obligación de poner a disposición del cliente, la carga para su revisión previa al despacho aduanal. Una vez que el cliente presenta su solicitud, el personal del almacén lo captura en el sistema DENEb y con base en la información capturada previamente por el Departamento de Importación busca la carga en la posición asignada y la coloca en el área de previos y salidas que es un espacio especial y dedicado únicamente para los previos, cuenta con elementos de seguridad y con cámaras de circuito cerrado.

Una vez realizado el reconocimiento, el A.A., el Ap. Ad. o su dependiente autorizado deberá cerciorarse que los bultos o contenedores con las mercancías por él reconocidas, queden perfectamente cerrados; para tal efecto utilizará candados, cintas engomadas, etiquetas, sellos, etcétera, que aseguren la inviolabilidad de los mismos, estas cintas suelen estar rotuladas con el nombre de la agencia aduanal y la patente para hacer constar que el personal de determinada agencia aduanal realizó el reconocimiento previo.

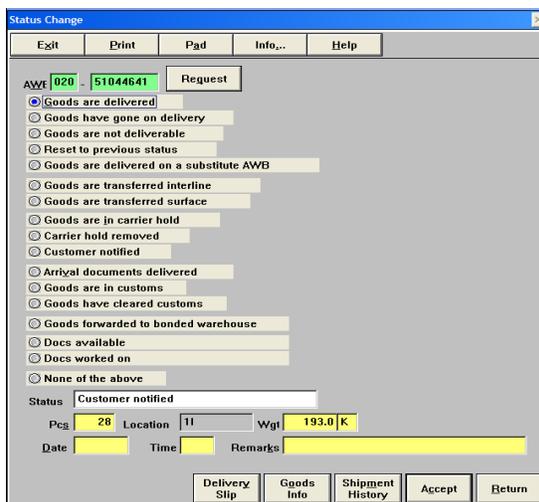
Una vez terminado el previo, el personal del departamento regresa la carga a su posición y el cliente procede a hacer los trámites pertinentes para su despacho. Además, es el mismo departamento el que se encarga de dar salida a la carga, el cliente debe de presentar nuevamente su guía aérea revalidada, su pedimento, identificación de dependiente, carta poder del consignatario de la guía (en caso de que la guía no venga revalidada a la agencia aduanal) y el pago correspondiente al almacenaje, manejo y custodia realizado previamente en cajas. Con estos requerimientos se le entrega la carga justo en la salida del almacén y una vez que

su carga está afuera de éste es absoluta responsabilidad del cliente el manejo y traslado de la misma.

Dentro del recinto fiscal, existen más almacenes fiscalizados los cuales dan hospedaje a ciertos clientes, como en el caso del almacén de Lufthansa que tiene como clientes de casa a las consolidadoras *Dietrich, Dachser y Agility*; además, de la Aerolínea Estafeta Carga Aérea. Otros almacenes cuentan con otros clientes, por lo tanto, existen casos en que la carga que sale del almacén de Lufthansa no sale con un pedimento si no con una “papeleta de transferencia” esto cuando la carga sólo será transferida de una almacén a otro.

Cuando la mercancía saldrá por transferencia, el personal de Previos y Salidas solicita una “papeleta de transferencia”, la guía aérea revalidada, carta poder del cliente (en caso de que la guía no venga revalidada al almacén o agencia aduanal), el gafete de identificación como personal del almacén que hará la transferencia y el pago correspondiente al almacenaje, manejo y custodia de la carga, estas cuotas son cargos mínimos debido a que los almacenes retiran la carga de sus clientes al momento de terminar la confronta o dentro del plazo de tres días libres de almacenaje que contempla la ley. (Ver anexo 12)

Al final del día, el personal de Previos y Salidas debe de registrar la entrega de la carga en el sistema de Lufthansa de la siguiente manera: En el sistema *Mosaik* se busca la opción “*Status change*”.



#### PANTALLA DE MOSAIK PARA SALIDA DE MERCANCÍAS

En la siguiente ventana se ingresa el número de guía al que se le dará salida, se selecciona la opción *Goods are delivered* el número de piezas y el peso que salió, pues hay casos en los que no sale el embarque completo.

Fuente: Lufthansa Cargo AG, Sistema Mosaik,

Para el sistema de DENEb la salida se da automáticamente al momento de facturar, pero en fin de semana o en la operación del turno nocturno el personal de importación es el encargado de capturar las salidas en el sistema. Estos datos de la salida de carga también se transmiten simultáneamente a la autoridad aduanera, por lo que es indispensable reportar las salidas en tiempo y forma. Existen varios tipos de salidas como:

- Salida normal (pedimentos).
- Salida por transferencias.
- Salida por mercancía. En tránsito.
- Transbordo nacional.
- Transbordo internacional.
- Valija diplomática.

Entre otros, siendo los más comunes, la salida normal, por transferencias y por transbordos.

Para las salidas con pedimento se captura el número y tipo de pedimento y el nombre del dependiente que retira la carga, en las salidas por transferencias se captura el almacén de destino y el nombre del trabajador que hace la transferencia y en el caso de los transbordos se captura el destino final.

Para supervisar este Departamento mis actividades son:

- ✓ Apoyar al personal del área cuando no encuentran la carga en posición, realizando en caso de ser necesario, un rastreo de la carga en los sistemas o en el vuelo de confronta para identificar si es que la carga salió durante la noche como “servicio extraordinario” o incluso identificar si la carga no llegó al almacén, es decir, si es un faltante.
- ✓ Atención al cliente que se encuentra haciendo previo cuando este se percata de alguna avería que no haya sido detectada durante la confronta, para que de ser necesario se le autorice el parte, proceso en el que es necesario

tomar fotos de la carga dañada y solicitar la captura de la avería en el departamento de importación administración.

- ✓ Apoyo al personal cuando se requiere sacar algún embarque de la reja de valores, ya que dicha reja se encuentra cerrada con dos candados, de los cuales uno es de Intercon y el otro de Cygnus por lo que es necesario abrir la reja con la supervisión tanto de Cygnus como de Intercon, ya que si no hay tal supervisión no es posible sacar ni ingresar ningún embarque.
- ✓ De la misma forma llevo un control de los previos y salidas que se realizan durante el día y realizo recorridos en el área periódicamente para supervisar que la operación se realice bajo control.

### 3.3.3 ABANDONO

Departamento encargado de notificar ante la aduana la mercancía que según los plazos estipulados por la Ley ha causado abandono a favor del fisco federal. Está regulado por el artículo 29 de la Ley Aduanera.

Causan abandono en favor del fisco federal las mercancías que se encuentran en depósito ante la aduana en los siguientes casos:

1. Expresamente, cuando los interesados así lo manifiesten por escrito.
2. Tácitamente, cuando no sean retiradas dentro de los siguientes plazos:
  - a) Tres días, tratándose de mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radiactivas o corrosivas, así como de mercancías perecederas o de fácil descomposición y de animales vivos.
  - b) Tres meses en exportación.
  - c) Dos meses en los demás casos.

Para localizar la carga que ha causado abandono se puede obtener un reporte de existencias de DENEBA se identifica la carga que ha causado abandono. Según la fecha de captura y el tipo de mercancía.

Con base en este reporte se busca la carga en el almacén, de no encontrarse se investiga que fue lo que pasó, si tiene alguna salida que no haya sido capturada, si se trata de un tránsito, etcétera. Esto se reporta inmediatamente a la Dirección de Operaciones y a la Gerencia a mi cargo para iniciar la búsqueda.

Si la carga se localiza sin contratiempos se separa del resto de la carga que aún no causa abandono y se le coloca una etiqueta con la leyenda "Mercancía en abandono" para que durante el proceso de notificación la carga ya no sea entregada por error. Posteriormente, se procede a hacer la búsqueda documental, según la información de los documentos se envía la notificación vía correo electrónico. Con base en las guías aéreas se clasifica el tipo de notificación a realizar:

- *Correo Certificado*: Todo aquel que cuenta con Nombre de Consignatario y domicilio completo (Calle y Número, Colonia, Delegación o Municipio, Estado, Código Postal, Teléfono y Clave de Vuelo).
- *Estrados*: Son los documentos que carecen de domicilio completo de Consignatario o Propietario.

Las guías consignadas a la Administración Pública Federal centralizada y de los Poderes Legislativo y Judicial Federales no causan abandono.

Una vez elaborado el reporte de notificación, Correo Certificado o Estrados (según sea el caso) se envía por medio de correo electrónico a la Subadministración de Almacenes de la Aduana.

Ya que se realiza la notificación vía electrónica, el personal del SAT, (Subadministración de Almacenes) entrega un Acuse Electrónico en respuesta a la notificación, uno pertenece al Correo certificado y otro a los Estrados (según sea el caso). Este acuse está amparado con un número, denominado: "Número de acuse electrónico". (Ver anexo 13)

Contando con el "Número de acuse electrónico" se procede a notificar vía buzón. Es un formato especial que contiene el número de guía máster, número de guía *house*, fecha en que arribo la mercancía a territorio nacional y el Acuse de recibo, se imprimen dos copias. El buzón va firmado por la Gerencia de Procesos de la Aerolínea la Lic. María Martha Rosas Reyes o en su ausencia por el Supervisor de Operaciones, el Lic. Jesús Javier Casarrubias Ortega.

Se entregan en la oficialía de partes de la Aduana en un sobre rotulado por separado los correos certificados de los estrados, al hacer esta entrega en Oficialía de Partes sellan el acuse con un "Número de Buzón". (Ver anexo 14)

Teniendo el último dato de "Número de Buzón" se actualiza en sistema, como se señalaba anteriormente, DNEB cuenta con un candado que bloquea las guías que

según su fecha de entrada y descripción han causado abandono, entonces es necesario actualizar los datos en este sistema con los datos:

- Número de acuse electrónico.
- Número de buzón.
- Fecha de notificación.

Una vez que se realizó la notificación, si el cliente desea recuperar la mercancía lo puede hacer con los siguientes datos:

- Número de Acuse Electrónico.
- Número de Folio asignado en buzón.
- Fecha de Notificación.

Realizan su trámite correspondiente ante la autoridad y personal del SAT nos entrega una Autorización de Liberación, al cliente se le solicita pedimento asentado en la liberación, guía aérea (*master* y *house*), identificación del A.A Ap. A. o tramitador que hará la liberación y sello de salida (la firma y el nombre debe coincidir con el gafete).<sup>15</sup>

Después de la notificación vía electrónica y por buzón, la carga ya pasó a propiedad del Fisco Federal, éste la solicita mediante un oficio de requerimiento para su validación.

Durante la validación, el personal de abandono del almacén en conjunto con el personal del SAT:

- Verifican que las etiquetas de *Master*, *House* y peso notificado corresponda a las que están solicitando.
- El personal del SAT es el único autorizado para abrir la mercancía, describir su contenido en dos papeletas emitidas por ellos, las cuales llenan con los siguientes datos:

---

<sup>15</sup>Artículo 32 de la Ley Aduanera vigente (abril de 2012).

Número de Requerimiento, consecutivo de requerimiento, número de partida, fecha de validación, nombre quien valida, almacén, bultos, peso, piezas, descripción (en algunos casos hacen subdivisión lo que se transfiere y lo que se destruye, tomando como referencia el mismo número y distinguiendo con la letra A).

- Toman fotografías a la mercancía, sellan la carga con una cinta especial color amarillo con la leyenda “Abandono SAT” y pegan una de las papeletas a la carga para identificarla como mercancía validada.
- Las guías validadas se actualizan en sistema DENEb y en la base de datos.
- Cuando la mercancía contiene medicamentos, especies o polvos, el personal del SAT toma una muestra llamada “*phazir*” para analizar su composición.

Una vez concluida la validación, determinan el destino de la mercancía los cuales pueden ser:

- **Destrucciones:** Toda mercancía perecedera (alimentos, semillas, bebidas y aquella que en su proceso de destrucción no cause daño al medio ambiente).
- **Incineraciones:** Toda mercancía peligrosa (materiales inflamables, tóxicos, corrosivos, etc.)
- **SEDENA (Secretaría de la Defensa Nacional):** Armas de fuego, municiones y explosivos, así como refacciones y accesorios o droga.
- **SAE (Servicio de Administración y Enajenación de Bienes):** Venta: Toda la mercancía nueva, (aparatos electrónicos, industriales, etc.) y Donación: Mercancía usada en buen estado (ropa, juguetes, etc.).

Después de la validación, la carga es solicitada para su destrucción, incineración o transferencia según sea el caso, esto de la siguiente manera:

**Destrucción / Incineración:** La mercancía validada la solicitan previamente mediante un oficio indicando el destino de la misma (está la identificamos por número de partida asignada durante la validación por el personal del SAT) en el caso de las incineraciones se debe consultar la

siguiente página para saber que incineradoras cuentan con los permisos necesarios para llevar a cabo dicha acción:

<http://www.semarnat.gob.mx/tramitesyservicios/resolutivos/Pages/materialesyactividadesriesgosas.aspx>

Posteriormente, se solicita mediante un formato oficial en el que se indican los números de oficios para destruir, la fecha de la destrucción o incineración y dirección donde se llevará a cabo, se imprimen dos copias las cuales las firma la Gerencia de Operaciones o Supervisor de Operaciones de la Línea Aérea.

Contestan con un oficio de solicitud de presentación de mercancía para destrucción o incineración (según el caso) la mercancía se presenta en tiempo y forma:

Se destruye o incinera por medio de un tercero que contrata la línea aérea los más comunes son: REDSA (destrucciones) se encuentra en Tlalnepantla y *WASTE SERVICES* (incineraciones) se encuentra en el Estado de México. El proceso de destrucción o incineración debe ser presenciada por personal que represente el almacén o línea aérea que testifique que se realizó dicha destrucción, en este caso es personal de *Cygnus Air Freight* quien acude a testificar.

En el caso de las destrucciones e incineraciones las Actas se firman posteriormente a la acción realizada.

Cuando el destino de la carga es Transferencia:

**SEDENA:** Mediante un oficio de intervención informan que esa mercancía pasó a propiedad de la Secretaría de la Defensa Nacional, posteriormente solicitan la mercancía para entrega a la misma y se debe contestar en un plazo de tres días contados a partir de la notificación que tenemos disponible la mercancía o en su defecto se debe pagar por la mercancía extraviada, la mercancía se debe tener disponible ya que en cualquier momento la pueden solicitar, el día de la entrega se firma el Acta de Entrega-Recepción.

**SAE:** El SAT hace llegar un oficio de transferencia, posteriormente el SAE informa las fechas en que van a llevar a cabo los operativos y con base en los oficios entregan una lista de la mercancía que se van a llevar.

Nuevamente hacen la revisión de dicha mercancía y la cargan en la unidad el mismo día.

El acta de Entrega-Recepción al SAE se firma el mismo día en que se llevan la mercancía, al igual que la mercancía entregada a la SEDENA.

El proceso finaliza al dar de baja las guías en sistema DENEb y base de datos, en caso de subdivisión sólo se da de baja la parcialidad.

Mercancía clasificada como PAMA

El SAT retiene la mercancía mediante un oficio de Ingreso de Mercancías para su debida guarda y custodia, la liberación se realiza cuando el Departamento Jurídico determine la situación legal de la misma, en caso de que el cliente gane el juicio le otorgan un Acta de Liberación en ella se indica si Exime o no Exime el pago de almacenaje, custodia y maniobras. A partir de que se notifique la resolución correspondiente el interesado cuenta con dos meses para liberar su mercancía o en su defecto causarán abandono de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 29, Fracción II, inciso c, ya antes mencionado.

En caso de que el cliente pierda su mercancía el SAT toma posesión de la misma y proceden a la validación y dan destino a la misma.

En el Departamento de Abandono mis actividades son:

- ✓ Apoyar al personal cuando no localizan alguna carga que debe de ser notificada, haciendo la búsqueda física y documental de la misma para descartar que dicha carga ya haya salido del almacén y se haya omitido la actualización de la salida en el sistema.

- ✓ Supervisar que las notificaciones se hagan en tiempo y forma ya que de no ser así el almacén podría hacerse acreedor a una multa.
- ✓ Atención al cliente que solicita información respecto a la situación la carga que ha causado abandono y de la misma forma atender solicitudes de la autoridad ante cualquier requerimiento.
- ✓ Control de datos actualizados en sistema de la mercancía notificada, validada y/o liberada o destruida.

### **3.3.4 ARCHIVO**

El Departamento de Archivo es el encargado de almacenar de forma ordenada todos los documentos que amparen cada operación que se realiza en el almacén, acuses de guías aéreas de importación y de exportación, confrontas de vuelos, partes de averías entregadas, vuelos de exportación, papeletas de transferencias, facturas, previos y cada documento emitido por cada departamento se almacena durante cinco años, en el almacén contamos con archivos del 2012 a la fecha, para los documentos más antiguos contamos con bodegas exteriores en *U-Storage* y *Iron Mountain*.

Es importante tener el respaldo documental de todos los movimientos por si en algún momento es necesario hacer alguna consulta por reclamaciones de clientes o por solicitud de las autoridades en auditorías.

Los documentos se recolectan en los departamentos de: Importación, Exportación, Transferencias, Operaciones y Cajas, estos se encuentran relacionados en un formato establecido por cada departamento y lo entregan con un acuse para el cotejo. Con base en el acuse, se le hace la observación a quien entrega los documentos.

A cada coordinador se les entrega un formato donde especifica la fecha de captura, la fecha de entrega, total de guías, previos o salidas, nombre quien entrega y quien recibe. Quien entrega el archivo es responsable de entregar la relación de documentos que están entregando así como un acuse de recibo.

Se cotejan los documentos con la lista de entrega, si está completa la documentación, se firma y se entrega el acuse de recibo al coordinador del área correspondiente.

Si la documentación recibida por el Departamento de Archivo está incompleta de acuerdo con la lista entregada por cada departamento se hace la observación el acuse se firma y se entrega al departamento correspondiente.

Una vez que se revisó la documentación se procede a separar por fecha y posteriormente por convenio:

- Lufthansa (guías, previos y salidas, importación).
- Estafeta (guías, previos y salidas, importación).
- Lufthansa (File, salida y pedimento, exportación).
- Estafeta (File, salida y pedimento, exportación).
- Transferencias (previos, salidas, papeletas y retenidos).

Una vez separado por fecha y por convenio se toma en cuenta el primer número de los cuatro últimos dígitos de la guía máster que va desde el 0 hasta el 9.

Ya que se tienen por número se acomodan consecutivamente de esta manera:

- 0000 al 0999
- 1000 al 1999
- 2000 al 2999
- 3000 al 3999
- 4000 al 4999
- 5000 al 5999
- 6000 al 6999
- 7000 al 7999
- 8000 al 8999
- 9000 al 9999

Se coloca al inicio de los documentos un cartel indicando de qué número a qué número comprenden para su fácil búsqueda.

Finalmente, al tenerlos acomodados consecutivamente se guardan en cajas, cada caja se etiqueta como a continuación se describe en el ejemplo:

Lufthansa Importación Septiembre 2011 0001-3999
---

Una vez al año se envían las cajas a las bodegas externas para su almacenamiento y se destruirán los documentos obsoletos.

En el Departamento de Archivo mis actividades son:

- ✓ Ayudar al personal del departamento cuando es necesaria la búsqueda de algún documento ya archivado.
- ✓ Atender y dar seguimiento a las solicitudes de archivos de otros departamentos e incluso de personal de Lufthansa.
- ✓ Supervisar que el archivo se encuentre lo más actualizado posible, esto para llevar el control adecuado de todos los documentos y tenerlos disponibles y localizables si se requiere.

Entre mis actividades también destacan el checar asistencias del personal a mi cargo, autorizar vacaciones, planeación de horarios, dotaciones de uniformes, inclusive dar pequeños cursos de inducción al personal de nuevo ingreso.

Claramente se observa que cada uno de los departamentos a mi cargo se encuentran relacionados unos con otros; por ejemplo si durante la confronta no se detecta algún daño en un embarque, el cliente al hacer su previo identifica el daño y es necesario autorizar una parte de avería extraordinaria lo que podría derivar en pérdidas económicas para la empresa si es que el cliente decide hacer la reclamación, ya que Lufthansa no se hace responsable de averías que no fueron manifestadas durante la confronta; por otro lado si el departamento de previos y

salidas no da de baja las salidas en los sistemas, la carga aparece en la relación de abandono y el departamento al hacer la búsqueda en el almacén no la localiza, para hacer la notificación.

A su vez todos los departamentos dependen el uno del otro. Si, por ejemplo, Importación Administración no captura correctamente el número de guía, o no captura la posición, el Departamento de Cajas no puede hacer el cobro por los servicios hasta que los datos estén correctos en sistema, así mismo si Confronta no pasa las posiciones de los embarques correctamente al Departamento de Importación para su captura, al día siguiente la carga no será localizada para realizarle algún previo o para liberar el embarque.

Son estas algunas de las actividades y problemáticas que se presentan, día a día, durante la operación en el almacén. Además, hacen que mi trabajo cotidiano se convierta en un reto diferente cada día y que contribuya en mi experiencia laboral, aprendizaje y satisfacciones que me hacen apreciar y valorar mi trabajo.

#### 4. RELACIÓN ENTRE LA TEORÍA Y LA PRÁCTICA

Definitivamente, el pertenecer a la Máxima Casa de Estudios me ha abierto muchas puertas en el mundo laboral. Cada profesor y cada asignatura cursada forman personas capaces y preparadas para ejercer cualquier puesto en cualquier institución, pública o privada. La preparación adquirida durante mis estudios de licenciatura me ayudaron al óptimo desempeño dentro de *Cygnus Air Freght* y a cumplir con cada una de las tareas encomendadas en cada puesto en los que me he desempeñado, desde la tarea más simple hasta la más compleja.

Es necesario, por ejemplo, contar con una buena *redacción* al momento de escribir un correo electrónico a algún cliente, para que se comprenda lo que le solicitamos o viceversa. Es menester tener cuidado de no cometer faltas ortográficas y hablarle de manera formal y con respeto. No se puede pretender que nos tomen en serio como un profesionista capaz de llevar procesos operativos complejos de importación y exportación de mercancías si no podemos expresarnos correctamente de manera escrita. Es fundamental expresar claramente nuestras propuestas e ideas y es en este punto cuando la materia de *Técnicas de Redacción* resulta indispensable.

Tener conocimiento de otros *idiomas* es una herramienta de gran utilidad. Al ser México socio comercial de muchos países, el Inglés es el idioma universal para los negocios y el hablarlo y entenderlo me ha ayudado en mucho para poder leer documentos como las guías aéreas, certificados de origen, instrucciones de manejo para carga especial o peligrosa, contestar correos o atender llamadas hasta acudir a cursos que nos proporciona Lufthansa completamente en *Inglés*.

Hice uso de los conocimientos adquiridos en las materias de *Matemáticas y Computación Aplicada a las Relaciones Internacionales* al hacer evaluaciones y estadísticas con respecto al desempeño de los trabajadores, por ejemplo: un análisis de los confrontistas con el número de vuelos confrontados al mes, las horas empleadas y las piezas y peso para identificar al más productivo y otorgarle alguna compensación o reconocimiento económico o, incluso, tomando en cuenta

otras de sus actitudes y aptitudes ofrecerle un ascenso si las situaciones de la empresa lo permitían.

En la actualidad tener acceso a internet y a un ordenador es indispensable para desarrollar nuestras labores, mucha de la información que se requiere para las operaciones de comercio exterior son mediante internet, desde hacer una reservación con la línea aérea o consultar el estatus de un embarque hasta hacer una notificación de abandono o consultar un pedimento, tener el conocimiento de programas y paquetería de office es una herramienta fundamental de todo profesionista.

El tener un conocimiento amplio sobre *geografía* es básico para poder ofrecerle al cliente un servicio de calidad al poder identificar en qué lugar del mundo está su mercancía, en que puertos o aeropuertos hará escalas y cuanto tiempo de tránsito implica, aunque el transporte aéreo de mercancías es extremadamente rápido comparado con el marítimo, para el cliente siempre es indispensable saber tiempos estimados de llegada y la ubicación exacta de sus mercancías para una correcta planeación logística.

Es importante tomar en cuenta que nos regimos por leyes, incluso en relaciones básicas como la simple convivencia con otros individuos, al hablar de la relación entre empresas, y aún más allá, entre países debemos tener especial cuidado y conocimiento de términos y conceptos jurídicos básicos, en donde materias como *Derecho Internacional y Convenios Internacionales* son importantísimos para mi desarrollo en el campo laboral, Convenios Comerciales, Tratados de Libre Comercio, INCOTERMS, son ejemplos de negociaciones que involucran a varios países e implican o establecen normas que cumplir, sin dejar de lado las legislaciones y regulaciones de cada Estado participante como lo son nuestras dependencias de gobierno que regulan y controlan comercio exterior de nuestro país.

Durante el transcurso del 5º semestre de la licenciatura cursé la materia de *Comunicaciones y Transportes Internacionales*, considero que esta fue una

asignatura clave y la responsable de que me haya inclinado a la rama del Comercio Internacional más que a la política o al turismo. De esta asignatura adquiriré una visión amplia de los tipos de transportes para el traslado de mercancías, características, capacidades, documentos, procedimientos, INCOTERMS y muchos conceptos que me han sido de utilidad para comprender procesos al interior de la aduana. Además, estos conocimientos han contribuido a incrementar mi seguridad de interlocución con gente de otras áreas labores y/o intereses distintos a los míos. De manera particular estoy pensando en los clientes, es decir, los importadores y exportadores, los transportistas y los agentes aduanales.

Con el antecedente de lo aprendido en la materia de Comunicaciones y Transportes tomé la decisión de cursarla como materia optativa. Sin duda, los conocimientos adquiridos durante los tres semestres han sido de gran utilidad para mi desarrollo profesional y, aunque los cursos fueron enfocados al transporte marítimo de mercancías, ampliaron mi panorama y resultó muy interesante para mi conocimiento sobre: los puertos comerciales más importantes del mundo, la estructura y las actividades de una naviera y, sobre todo, con la visita a la Administración Portuaria Integral de Veracruz y a la Aduana de Pantaco reforzó mi interés en conocer más respecto al movimiento al interior de una aduana y posteriormente trabajar en una de ellas.

Si bien la preparación como internacionalista nos brinda una visión amplia sobre todos los acontecimientos políticos y sociales del mundo para entender el comportamiento de cada actor internacional y poder plantear soluciones a conflictos o problemáticas internacionales, considero que la parte del comercio internacional y los negocios están un poco descuidadas y es necesario proveer a los estudiantes de conocimientos más prácticos para el comercio internacional, aplicables y útiles para la vida laboral.

Es cierto que la realidad en el campo laboral es difícil, más aun considerando la fuerte competencia de egresados de otras instituciones. En nuestra preciada Universidad, la carrera de Relaciones Internacionales es lo más cercano a una licenciatura en Comercio o Negocios Internacionales. Para reforzar este perfil

económico, pienso que es necesario incluir materias o seminarios donde se puedan adquirir conocimientos en materia aduanera; conocimientos que en mi caso tuve que ir adquiriendo con la práctica diaria. Algunas temáticas que propongo deben ser abordados son:

1. La estructura y la organización del sistema tributario y aduanero en nuestro país, concretamente: la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), el Servicio de Administración Tributaria (SAT), el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), la Administración General de Aduanas (AGA), entre otras.
2. El esquema práctico de la operación aduanera en nuestro país, en donde están involucrados exportadores, importadores, transportistas locales e internacionales, consolidadoras de carga, aduanas, almacenes fiscalizados y agentes aduanales; además de otras dependencias como: la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Sustentable, Pesca y Alimentación (SAGARPA), el Servicio Nacional de Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (SENASICA), la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), entre otras.
3. En este esquema practico es importante conocer también la base legal para las operaciones con los artículos estratégicos de la Ley Aduanera, la Ley de Comercio Exterior, la Ley de Impuestos Generales a la Importación y Exportación (LIGIE), las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior (RCGMCE), entre otras.
4. El Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera o PAMA y que es un Embargo Precautorio y su sustento legal (Art. 152 de la Ley aduanera), además de conocer un pedimento y la existencia anexo 22 de las RCGMCE que no es más que un instructivo de llenado de pedimento, así como las regulaciones arancelarias o impuestos señalados en la tarifa del art. 1 de la LIGIE con lo que los alumnos aprenderíamos a glosar un pedimento y hacer la clasificación arancelaria de mercancías, que son de las actividades más

importantes y mejor pagadas en el proceso de despacho de mercancías tanto para importación como exportación.

5. Finalmente, así como pude conocer la ubicación geográfica de los puertos marítimos comerciales más importantes del mundo, creo que sería de gran utilidad conocer los principales aeropuertos.

Con base en mi experiencia, considero que estos son algunos de los conocimientos más importantes que en lo personal me hubiera sido de gran utilidad para incursionar en el mundo laboral; sin embargo el tener a la mano conocimientos teóricos y prácticos adquiridos en la carrera facilitó el desempeño de mis labores en cada uno de los puestos que desempeñe y además me impulsa y motiva a aportar nuevas ideas y a querer conocer más sobre otras cuestiones que se involucran en el amplísimo campo de las relaciones internacionales y el comercio internacional en específico.

## 5. APORTACIONES PARA CYGNUS AIR FREIGHT

Mi desempeño durante más de dos años en *Cygnus* ha representado para mí una de las mejores etapas de mi formación profesional. Si bien *Cygnus* me abrió las puertas de la empresa sin que yo contara con experiencia alguna, intente retribuir la oportunidad y confianza depositadas en mí, haciendo propuestas e innovaciones para la empresa tanto en procedimientos generales como en instalaciones y el trato al personal.

Siendo el capital humano tan importante para *Cygnus*, mi estrategia primeramente fue acercarme al personal en general, conocer sus impresiones, sus inquietudes y necesidades, pues considero que en un puesto como el mío es más necesario un “don de gentes” que un “don de mando”. Con base en estas observaciones, conseguí con ayuda del Departamento de Recursos Humanos, que se dotara a todo el personal con uniformes nuevos y equipo de seguridad, como, por ejemplo: botas, fajas, cascos y guantes, ya que el equipo con el que contaban estaba en mal estado e incluso el personal de nuevo ingreso aun no recibía el equipo completo. Intenté establecer una buena relación con todo el personal sin rebasar la línea de respeto y compañerismo y conocer sus actividades pues no es posible dar órdenes o indicaciones sin conocer las actividades que se realizan en todos los puestos, de esta manera me gané la simpatía del personal, principalmente los trabajadores generales que son el brazo más fuerte y nutrido que sostiene la operación en el almacén.

Una idea innovadora y que se convirtió en una actividad recurrente para *Cygnus* fue mi propuesta de ofrecer “Cursos de inducción” al personal de nuevo ingreso. Debido a la rotación de personal, anteriormente sólo se cubrían vacantes y el trabajador entraba de lleno a sus actividades específicas y a su capacitación; pero no conocía más de las actividades realizadas en el almacén, lo que le limitaba la visión respecto al crecimiento o movilidad que el empleado pudiera tener dentro de la empresa. Es por ello que propuse la impartición de “Cursos de inducción” en donde, primeramente, se le diera la bienvenida a la empresa a todos los trabajadores de cualquier nivel, se les explicara de manera amplia sus deberes,

prestaciones, normatividad de la empresa y del almacén y adquirieran además un amplio panorama de todas y cada una de las actividades y de los departamentos.

Conforme ha pasado el tiempo, los cursos de inducción se han vuelto más completos. Han mejorado en cuanto al número de ponentes, ya que, en el primero de los tres cursos que se han impartido, fui yo la única ponente, pero en las siguientes oportunidades el Departamento de Recursos Humanos y las Gerencias de Exportación y de Ingresos participaron activamente en la impartición del curso complementando la información para el empleado.

Con una base de operaciones sólida y capacitada me enfoqué en identificar algunos problemas o deficiencias de los departamentos a mi cargo, deficiencias que pude percibir desde mi capacitación al visitar cada departamento del almacén.

Para el área de Confronta mi prioridad fue llevar un registro y seguimiento puntual de las irregularidades, es decir, la carga faltante, sobrante y sobrevolada, debido a que continuamente teníamos problemas o malos entendidos con Lufthansa por esta carga, a causa de que los sistemas para el rastreo de embarques de LH no conserva la información por más de dos semanas y después de un tiempo era difícil saber que había pasado con estos embarques, si ya se habían regularizado o no y las fechas de regularización. Con la base de datos actualizada de las irregularidades fuimos capaces de responder a cualquier inquietud respecto a estos embarques.

Mi siguiente paso fue sencillo y enfocado también a evitar problemas con Lufthansa. Como se mencionó anteriormente, existe un documento llamado "Briefing" donde el personal de la aerolínea deja instrucciones respecto a embarques que requieren trato especial. Es muy recurrente que por la manera en la que los embarcadores hacen la reservación con la línea aérea, las especificaciones que aparecen en el sistema no sean las prioritarias lo que puede derivar en que la carga no reciba el trato indicado, es decir, que no se ingrese a refrigeración, congelación o alguna de las rejas de valores, lo que puede ocasionar posteriores reclamos por que el producto esté descompuesto por falta de

refrigeración o haya sido saqueado por no haber sido ingresado a una reja de valores.

Cuando estas reclamaciones se presentaban LH argumentaba que había dejado la instrucción en el "Briefing", pero este documento es archivado por Lufthansa sin dejar a *Cygnus* el acceso al mismo, lo que nos deja vulnerables a aceptar lo que LH diga, por lo que solicité a cada confrontista guardar y archivar una copia de este documento una vez cerrado el vuelo para tener el respaldo documental de cada instrucción y no responsabilizarnos por todas las reclamaciones derivadas de este tipo de controversias. Aunque de la misma forma solicité a los confrontistas poner más atención a las características de los embarques durante la confronta y utilizar su criterio respecto al trato de los mismos, ya que se tienen las herramientas necesarias para poder identificar si un embarque requiere algún trato especial.

Otra aportación para el Departamento de Confronta fue la actualización de algunos formatos, ya que los que se utilizaban eran obsoletos. La hoja de posiciones por ejemplo, contemplaba posiciones que ya ni existían en el almacén, por lo tanto elaboré un nuevo mapa del almacén con las posiciones reales disponibles. De la misma manera, renové la hoja de las carátulas de los vuelos pues estas eran copias muy gastadas y poco visibles. Finalmente, implementé un "Formato de confronta" que pedí que se colocara al final de cada vuelo a manera de resumen de la operación, en donde el confrontista colocaba datos precisos como la hora de llegada del vuelo, hora de llegada de la mercancía al almacén, número de contenedores, número de averías, un campo para observaciones donde ellos pudieran anotar cualquier irregularidad o asunto importante y finalmente debía de ir firmado por el confrontista y el jefe de almacén en turno. Todos los formatos los distribuí en forma digital a todos los confrontistas para que pudieran imprimirlos cuando lo requirieran.

El área de Previos y Salidas tenía solo un problema. Una de las posiciones del almacén es el área de "Minis", aquí se colocan embarques pequeños, aquellos que son fáciles de maniobrar manualmente, cuyo peso no exceda de los 30 k y sus dimensiones no sean mayores a 50 cm por lado, es una pequeña bodega con

estantes donde las cajas se colocan manualmente, en esta área había un encargado que llevaba registro en una bitácora de toda la carga que entrara y la posición que se le asignaba, pero no registraban fecha de salida y era un área de fácil acceso para cualquier persona, incluso los mismos tramitadores podían pasar si por alguna razón el encargado no estaba y el tramitador necesitara la carga; lo que ocasionaba que fuera muy común encontrar cajas abiertas sin que estas hubieran reportado alguna avería a su llegada y carga faltante de las mismas, al ser cajas pequeñas, la mayoría de las veces también contenían piezas pequeñas que lamentablemente podían ser sustraídas con facilidad.

Ante la problemática en “Minis” mi propuesta fue que esta área se manejara de la misma manera que la reja de valores, es decir, que el área permaneciera cerrada todo el tiempo custodiada por personal de seguridad y que cuando se requiriera ingresar o retirar alguna carga estuviera un elemento de seguridad y un supervisor de *Cygnus* y al terminar se cerrara la reja nuevamente con dos candados, uno de Intercon y uno más de *Cygnus*; asimismo, implementé el control más preciso de entradas y salidas de “minis” agregando a la bitácora fecha y hora para la entrada y salida de la mercancía y el nombre de la persona que retiraba o ingresaba la carga. Esta posición ahora es llamada “Reja de minis”.

El cambio en la “Reja de minis” trajo para confronta una nueva actividad, pues se acostumbraba dejar todos los “minis” fuera de la bodega y estos eran ingresados al día siguiente por el encargado del área, lo que también representaba un riesgo para la carga al estar aún más accesible; con el nuevo procedimiento, los “minis” debían de ser ingresados al término de la confronta de cada vuelo y el jefe en turno tenía que supervisar que así fuera.

Finalmente, en el Departamento de Abandono mi principal objetivo era comprimir la carga de abandono distribuida por todo en almacén y realizar las notificaciones a tiempo para no incurrir en multas. Dentro del almacén existe carga que ya había pasado a propiedad del Fisco Federal, ya había sido notificada y validada y solo se esperaba su requerimiento para llevarla a destino ya fuera destrucción, incineración o transferencia y existe también carga que ya fue notificada pero no

ha sido validada. Anteriormente, la carga se encontraba distribuida por todo el almacén ocupando posiciones dispersas y en ocasiones no se aprovechaba al máximo los espacios disponibles ocupando más de 100 posiciones en varios racks en todo el almacén. Mi propuesta fue que con ayuda de los operadores y la coordinación del departamento, la carga se reacomodara y se hiciera un inventario con las nuevas posiciones acomodando en tarimas varios embarques para aprovechar al máximo la capacidad de cada posición, dichas tarimas serían empleadas y enumeradas para posteriormente actualizar en las bases de datos los números de tarima y la posición en que se encontraba cada embarque según fuera el caso: notificado validado o notificado sin validar. Con el nuevo reacomodo las 100 tarimas anteriores se redujeron a 42 de mercancía notificada y validada y 39 de mercancía notificada sin validar, ocupando 81 posiciones en 3 racks específicos. El reacomodo hizo más fácil la búsqueda de carga solicitada y habilitó posiciones en el almacén para carga normal.

Finalmente, para dar cumplimiento al artículo 29 de la Ley Aduanera, inciso b, que indica que las mercancías explosivas, inflamables, radioactivas, corrosivas y contaminantes; así como las de fácil descomposición y los animales vivos causan abandono a los tres días, solicité al Departamento de Sistemas que creara un candado con el objetivo de bloquear en el sistema DENEb este tipo de carga, apoyado en la captura de las guías donde se indica la naturaleza de las mismas: material peligroso, perecedero o animales vivos y con este candado diariamente se podría generar un reporte en sistema de la carga que debía ser notificada.

Estas son algunas de mis aportaciones más importantes que considero han contribuido en optimizar procesos y/o solucionar problemáticas recurrentes en el desarrollo de nuestras actividades diarias. Algunas de ellas más pequeñas que otras, pero no por eso menos importantes.

Los conocimientos adquiridos y las habilidades que he desarrollado me han permitido ofrecer soluciones y contribuir a la mejora de los resultados de *Cygnus*: conforman mi labor como Gerente de Importación Operaciones en el almacén de Lufthansa Cargo y hacen que mi trabajo sea diferente y emocionante día con día.

## CONCLUSIONES

A finales del año 2013 una serie de reformas estructurales a la Ley Aduanera y a la operación aduanera en general obligó a muchos almacenes fiscalizados, aerolíneas, consolidadoras, agencias aduanales y todos los involucrados en el comercio exterior a adecuarse paulatinamente a los cambios recientemente implementados. Dos de los más importantes, desde mi punto de vista, fue la facturación electrónica y la implementación del Sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM).

Ambas reformas con los objetivos de: modernizar el sistema aduanero, incrementar la productividad, optimizar muchos procesos, además de ser más amigables con el ambiente. La ventanilla única es una herramienta que permite el envío de información en forma electrónica, una sola vez, ante una única entidad, para cumplir con todos los requerimientos de comercio exterior. Esto es posible a través de la simplificación, homologación y automatización de los procesos de gestión. Lo que evidentemente trajo consigo una remodelación en las instalaciones de la aduana, mismas que comenzaron desde mediados del año 2012.

Ante estas recientes transformaciones me queda más que claro que como internacionalista y como cualquier profesionista es necesario tener esa capacidad de adaptarse a los cambios y ofrecer soluciones ante problemáticas. Incluso, aunque no siempre pertenezcan a nuestro campo de estudio, el ser internacionalista y pertenecer a la Máxima Casa de Estudios me dotó de estas bases y conocimientos necesarios para afrontar estos nuevos retos.

Considero que el tener la oportunidad de desarrollarme en el ámbito profesional que me gusta e interesa ha sido uno de los mayores logros respaldados por la preparación que obtuve en la licenciatura y me doy cuenta que el perfil que obtenemos como internacionalistas egresados de la UNAM y en especial de la FES Aragón nos hace sobresalir y destacarnos sobre otras universidades.

Ejemplo de lo anterior es justamente la formación política y analítica que se nos proporciona durante la licenciatura, que a los egresados de la FES Aragón nos hace más analíticos y críticos de cada una de las situaciones que se nos presenten en el desarrollo de nuestras labores y nos convierte en excelentes tomadores de decisiones, ya que considero que egresados de otras instituciones son muy sistemáticos y esto no les permite considerar todos los factores que pudieran influir en la toma de decisiones. La capacidad de negociación y cabildeo diplomático entre nosotros y nuestros clientes e incluso con nuestros directivos y subordinados la considero también una ventaja que los egresados de la FES Aragón tenemos por encima de los egresados de otras licenciaturas e instituciones.

Me encuentro muy satisfecha con mi desempeño laboral, considero que me he desarrollado de una manera integral y a pasos agigantados lo que se ve reflejado en la decisión de encomendarme una gerencia en una empresa tan consolidada y especializada como lo es *Cygnus* quienes confiaron en mí y en mis capacidades, a lo que he respondido de manera responsable y siempre comprometida con el bienestar de la empresa, sus clientes y sus trabajadores.

Ahora bien, el hecho de que nuestra Universidad nos ofrezca un amplio abanico de opciones para titularnos representa una gran oportunidad para todos los egresados, oportunidad que no podemos dejar pasar, ya que si bien es una suerte el salir de la licenciatura y comenzar a trabajar de inmediato, también dificulta el proceso de titulación por lo que el hecho de que existan modalidades como esta es la llave para lograr el principal objetivo de todo egresado que es lograr titularse y en mi caso poder continuar con su preparación académica y desarrollo laboral.

No puedo más que concluir el presente informe plasmando que para mí representa un orgullo y una satisfacción indescriptible pertenecer a la Universidad Nacional Autónoma de México, institución educativa reconocida a nivel mundial; y en especial ser egresada de la FES Aragón, campus que me dotó con la preparación académica y con las bases morales para ser una profesionista responsable, honesta, leal, respetable, comprometida, honrada, empática y proactiva. Aptitudes y actitudes que he adoptado hacia mi familia, mis clientes, mi empresa y mi país.

## FUENTES DE INFORMACIÓN

### Bibliografía

1. Cabello Pérez, Miguel, "Las aduanas y el comercio internacional", Madrid, Ed. ESIC, 2000.
2. Cruz Miramontes, Rodolfo, "El TLC: Controversias, soluciones y otros temas conexos" México, Ed. Mc Graw Hill, 1997.
3. Maubert Viveros, Claudio, "Comercio Internacional, Aspectos operativos, administrativos y financieros", 2ª. Edición, México, Ed. Trillas, 2009.
4. Salgado Rabadán, Abel, "Aspectos fundamentales del comercio internacional", México, Instituto Politécnico, 2001.
5. Witcker, Jorge, Jaramillo, Gerardo, "Comercio Exterior de México, marco jurídico y operativo" México, Ed. Mc Graw Hill, 1996.

### Mesografía

1. [www.cygnus-air.com.mx](http://www.cygnus-air.com.mx) (fecha de consulta: 11 de mayo de 2013)
2. [www.aduanas.sat.gob.mx/principal.htm](http://www.aduanas.sat.gob.mx/principal.htm) (fecha de consulta: 2 de junio de 2013)
3. [www.shcp.gob.mx](http://www.shcp.gob.mx) (fecha de consulta: 2 de julio de 2013)
4. [www.t21.com.mx](http://www.t21.com.mx) (fecha de consulta: 22 de mayo de 2013)
5. [www.comercioyaduanas.com.mx](http://www.comercioyaduanas.com.mx) (fecha de consulta: 15 de junio de 2013)

### Otras fuentes

1. "Manual de Captura para el cumplimiento de la regla 2.3.9" Departamento de Informática de la Sub administración de Informática y Contabilidad de la Aduana del AICM.
2. *Cygnus Air Freight, Guía de Bolsillo ISO 9001-2000*, 2003.
3. Cargo AG, Sistema *Unisys*
4. Cargo AG, Sistema *Mosaik*
5. *Cygnus Air Freight*, Sistema *DENEB*

# ÍNDICE DE ANEXOS

1. Air Way Bill (Guía Aérea).....	65
2. Papeleta de Transferencia Lufthansa.....	66
3. Priority.....	67
4. Guía Aérea consolidada y directa.....	68
5. Parte de Avería.....	71
6. <i>Check in list</i> .....	72
7. <i>Briefing</i> .....	73
8. Mapa de posiciones del almacén.....	74
9. CDS ( <i>Cargo Damage Survey</i> ).....	75
10. Control de Confronta.....	76
11. Control de Faltantes/Sobrantes.....	77
12. Papeleta transferencia de otro almacén.....	78
13. Acuse Electrónico.....	79
14. Número de Buzón (Oficialía de Partes).....	80

# 1. GUIA AEREA

020 FRA 5339 9710		020-5339 9710	
Shipper's Name and Address ITG GMBH, INTERNATIONALE SPEdition LOGISTIK, R. SONNTAG, 061059685220 HESSEN RING 13 DE-64546 MÖRFELDEN-WALLDORF HESSEN		Shipper's Account Number Not negotiable <b>Air Waybill</b> LUFTHANSA CARGO AG Issued by FRA FS/A DE-65451 KELSTERBACH, LANGER KO MEMBER OF IATA Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.	
Consignee's Name and Address SERVITRANS INTERNACIONAL S.A. C.V. HOMERO 1425, DESP 905, COLONIA POLANCO CP 11560 MXICO, D.F. TEL. 52 55 53954509. ATN. RENE ZENDEJA JAIME, RFC : SIN940927HD1		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. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIERS' 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 ITG GMBH DE-64546 MÖRFELDEN-WALLDORF		Accounting Information FREIGHT PREPAID *** TOP URGENT TOP URGENT *** !!! DATA TRANSFERED VIA TRAXON !!! TD.PRO	
Agent's IATA Code 23-47094/6015		Account No ** 1912 **	
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing FRANKFURT			
to		By First Carrier	
MEX		LUFTHANSA CARGO	
Routing and Destination		to	
MEXICO D.F.		LH498/15	
Flight/Date		For Carrier Use only	
LH498/15		Flight/Date	
Amount of Insurance		INSURANCE-If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of insurance"	
XXX			
Currency Code EUR			
Declared Value for Carriage NVD			
Declared Value for Customs NVD			
Handling Information CUSTOMS DOCUMENTS AS PER MANIFEST / DO NOT REMOVE POUCH !! ** TOP URGENT GOODS !!!!! MUST GO AS BOOKED AND CONFIRMED ** PLEASE NOTIFY CONSIGNEE IMMEDIATELY UPON ARRIVAL SPX BY KC ** ITG-DE/RA/00055-08/0113 **ITG.DE.RA - X-			
No of Pieces RCP	Gross Weight	kg / lb	Rate Class
1	67,0	K	Q
Commodity item No		Chargeable Weight	Rate / Charge
E:13DE345376747958E1		67,0	5,20
Total		Total	
348,40		348,40	
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) CONSOLIDATED CARGO AS PER ATTACHED MANIFEST CBM: 0.24			
Prepaid		Weight Charge	
348,40		Collect	
Valuation Charge		Other Charges	
		CG 1,00 MYC 80,40 SSC 13,40	
Tax			
Total Other Charges Due Agent			
Total Other Charges Due Carrier			
94,80		153050335	
Total Prepaid		ITG GMBH DE-64546 MÖRFELDEN-WALLDORF	
443,20		Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency	
		09:53 AM 14.05.13 DE- SONNTAG	
For Carrier's Use only		Charges at Destination	
		Total Collect Charges	
		020-5339 9710	

2. PAPELETA DE TRANSFERENCIA LUFTHANSA



**Lufthansa Cargo**

**Servicios Logísticos de México**

Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de México, S. A. DE C. V.  
 Av. Paseo de las Palmas No. 239  
 Col. Lomas de Chapultepec  
 C. P. 11000  
 R. F. C. LCS051222DW5

Nº

TRANSFERENCIA DE CARGA ENTRE ALMACENES FISCALIZADOS

Lunes, 13 de Mayo de 2013 Folio 14,838

C. Responsable del Recinto Fiscalizado: **BRANIFF AIR FREIGHT AND COMPANY, S.A. DE C.V.**

Solicito la transferencia de la carga amparada con los datos que a continuación se describen

---

Masb **172-0019** Hawb Registro de entrada **3908** Del **13/05/2013**

A petición de: **AGILITY LOGISTICS S.A. DE C.V.** V. Mercancia: **0.00**

Consignada a: **AGILITY LOGISTICS S.A. DE C.V.**

Bulto(s) de **4** Kilo(s) **4.60** CONSISTENTE EN:

Se acepta la transferencia? Si  No  Avería  Faltante  Parcial

La carga se transfiere con las siguientes observaciones:

---



---

**CAPITULO Y SERVICIO**



ROMEL RAUL RAMOS BUSTOS  
AAI/CM

Parte exclusiva de Lufthansa Cargo

Confronto: \_\_\_\_\_

Etiqueto: \_\_\_\_\_

Ubico: \_\_\_\_\_

Archivo: \_\_\_\_\_

Registro: \_\_\_\_\_

Nº Factura: \_\_\_\_\_ Costos: \_\_\_\_\_

Informamos que de acuerdo al Artículo 15 fracción VI de la Ley Aduanera en vigor aceptamos realizar la transferencia del embarque amparado con la(s) guía(s) descritas en este documento. Dicha embarque será resguardado hasta su despacho en el Recinto Fiscalizado autorizado a nosotros.

\_\_\_\_\_

RECIBI

### 3. PRIORITY

FLIG	HT	FRM	A/C	TI	ME	B/D-WGT	B/D-ULD	THR	U-ULD	STS
LH49	8 /16MA	Y13 FRA	74P	19	27E	14505.9	/5/2	/	/	
1	-20	47717773	1	14.2	CIVIL AIRCRAFT	X	XG	MUC	MEX	ZXF TRANSPORTES AEROMAR
2	-20	47946695	1	0.5	MACHINERY SPAR	X	XG	NUE	MEX	ZXF BRANIFF TRANSPORT
3	-20	49031511	2	10	CONSOLIDATION	Y	X*	BCN	MEX	SPX UTI LOGISTICS
4	-20	49172270	1	292	CONSOLIDATION	X	X*	VCE	MEX	ZXF GEODIS WILSON
5	-20	49626791	1	47.5	CONSOL WITH DR	X	X*	HAM	MEX	ZXF UPS
6	-20	49832731	4	72	CONSOLIDATION	X	X*	FRA	MEX	ZXF PANALPINA
7	-20	49957983	1	9.5	CONSOLIDATION	Y	XG	ZRH	MEX	SEC DAMCO
8	-20	50754745	2	106.8	CONSOLIDATION	X	X*	BLL	MEX	ZXF GEODIS WILSON
9	-20	50770414	2	11	DIPLOMATIC MAI	X	XG	ATH	MEX	ZXF EMBASSY OF GREECE
10	-20	53141292	1	94	CONSOLIDATED S	X	X*	LYS	MEX	ZXF DHL GLOBAL
11	-20	53191666	1	4.1	CONSOLIDATION	X	X*	MRS	MEX	ZXF SDV
12	-20	54355696	2	72.9	WATCHES	F	XG	ZRH	MEX	VAL PANALPINA
13	-20	54363223	3	77.8	C/WATCHES IF	N	Y X*	BRN	MEX	VUN BELSPED
14	-20	54376814	1	1.3	SLAC 0001	Y	X*	ZRH	MEX	SPX AGILITY
15	-20	54406903	404	5639.9	PISTOL SETS	Y	X*	FRA	MEX	WEA SRIA DELA DEFENSA NACIO
16	-20	54906283	1	49	SPARE PARTS FO	Y	X*	NUE	MEX	OFF AA CHAPELA***COMPLEMEN
17	-20	54906316	3	35	SPARE PARTS FO	X	X*	FMO	MEX	CAD PLASTIC TEC
18	-20	54906320	1	3.4	SPARE PARTS FO	X	X*	STR	MEX	ZXF A.A.ALEJANDRO CHAPEL
19	-20	54972750	1	573	CONSOLIDATION	Y	X*	DUS	MEX	HEA IFS - INTERN
20	-20	55179401	1	12	CONSOLIDATION	Y	X*	FRA	MEX	CAD SCHENKER
21	-20	55269756	11	172	CONSOL CARGO	A	X X*	HKG	MEX	XPS PANALPINA
22	-20	56111086	3	63	CONSOL	Y	XG	ICN	MEX	CAD DSV
23	-20	56155175	1	58	CONSOLIDATION	Y1	XG	OTP	MEX	CAD UTI
24	-20	56300230	24	4804	CONSOLIDATED C	X	X*	FRA	MEX	ZXF GEODIS WILSON
25	-20	56466141	1	20.7	CONSOLIDATION	X	X*	MUC	MEX	ZXF KUEHNE NAGEL
26	-20	56466233	1	0.5	CONSOLIDATION	X	X*	FRA	MEX	ZXF KUEHNE NAGEL
27	-20	56466325	1	81	CONSOLIDATION	X	X*	FRA	MEX	ZXF KUEHNE NAGEL
28	-20	56522126	1	13.8	COFFEEMAKER	X	X*	FRA	MEX	ZXF VOLARIS
29	-20	56522852	3	22.2	LAMP LIGHTING	X	X*	FRA	MEX	ZXF VOLARIS
30	-20	56523132	1	4.8	PROTECTOR	X	X*	FRA	MEX	ZXF VOLARIS
31	-20	56524392	2	8	BREATHING APP.	X	X*	FRA	MEX	ZXF AEROVIAS
32	-20	56524440	1	50.4	MECHANICAL APP	X	X*	FRA	MEX	ZXF AEROVIAS
33	-20	56607224	1	4.3	CONSOLIDATION	Y1	X*	NUE	MEX	DGR UTI
34	-20	56607235	4	3.3	CAR PARTS NOT	X	XG	FRA	MEX	ZXF GENERAL MOTORS
35	-20	56624352	1	4	CONSOLIDATED S	X	X*	FRA	MEX	ZXF DHL GLOBAL
36	-20	56722396	1	24	C/CONSOLIDATIO	X	X*	LNZ	MEX	ZXF EUROPARTNERS
37	-20	56887810	1	12.8	NAVI.INSTRUMEN	X	X*	HAM	MEX	ZXF AEROVIAS
38	-20	56887821	1	6.1	MEAS.INSTRUMEN	X	X*	HAM	MEX	ZXF AEROMEXICO
39	-20	59305945	7	7	CONSOLIDATED C	X	X*	FRA	MEX	ZXF SCHENKER
40	-20	59478532	3	4.5	GOLD JEWELLERY	F	XG	VCE	MEX	VAL AXEL ASESORIA
41	-20	59528372	1	8	CONSOLIDATION	X1	X*	TRN	MEX	ZXF DHL GLOBAL
42	-20	59531964	2	1348	CONSOLIDATION	X1	X*	BLQ	MEX	ZXL DHL GLOBAL
43	-20	59636986	3	81	PARTS FOR FILL	X	XG	CPH	MEX	ZXF CUSTOMER EXTERNAL
44	-20	59648610	3	7.4	CONSOLIDATION	Y	X*	GOT	MEX	CAD GEODIS WILSON
45	-20	59843814	1	7	CONSOLIDATED S	Y	X*	BCN	MEX	DGR DHL GLOBAL
46	-20	60031484	1	291	CONSOLIDATED C	X	X*	FRA	MEX	ZXF DIETRICH
47	-20	60078524	5	95	CONSOLIDATION	X	X*	MUC	MEX	ZXF KUEHNE NAGEL
48	-20	60137140	1	3.6	DG CLASS 3	Y	XG	FRA	MEX	DGR AG AD HERNNDZ BOLANOS
49	-20	60163736	3	59.5	CONSOLIDATION	X	X*	FRA	MEX	ZXF PANALPINA
50	-20	60193070	1	2	NEW AUTOMOTIVE	X	XG	FRA	MEX	ZXF CONTITECH
51	-20	60212062	1	23	CONSOLIDATION	X	X*	FRA	MEX	ZXF HELLMANN
52	-20	60247014	1	1	CONSOLIDATED C	Y	X*	FRA	MEX	SPX SCHENKER
53	-20	91903066	5	89	CONSOLIDATION	X	XG	OPO	MEX	ZXF GEODIS WILSON

531 14505.8

GUIAS 53  
 PIEZAS 531  
 PESO 14505.8  
 REG. V. 3940

3940 16 MAY 2013 498

### 4. GUÍA AÉREA CONSOLIDADA (MASTER)

020 FRA 5339 9710		020-5339 9710	
Shipper's Name and Address ITG GMBH, INTERNATIONALE SPEDITION LOGISTIK, R. SONNTAG, 061059685220 HESSEN RING 13 DE-64546 MÖRFELDEN-WALLDORF HESSEN		Shipper's Account Number Not negotiable <b>Air Waybill</b> LUFTHANSA CARGO AG Issued by FRA FS/A DE-65451 KELSTERBACH, LANGER K MEMBER OF IATA Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.	
Consignee's Name and Address SERVITRANS INTERNACIONAL S.A. C.V. HOMERO 1425, DESP 905, COLONIA POLANCO CP 11560 MEXICO, D.F. TEL. 52 55 53954509, ATN. RENE ZENDEJA JAIME, RFC: SIN940927HD1		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. 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 ITG GMBH DE-64546 MÖRFELDEN-WALLDORF		Accounting Information FREIGHT PREPAID *** TOP URGENT TOP URGENT *** !!! DATA TRANSFERED VIA TRAXON !!! TD.PRO	
Agent's IATA Code 23-47094/6015		Account No ** 1912 **	
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing FRANKFURT			
to		by	
MEX LUFTHANSA CARGO		EUR P P NVD NVD	
Airport of Destination MEXICO D.F.		Flight/Date For Carrier Use only / Flight/Date LH498/15 Amount of Insurance XXX INSURANCE- If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'Amount of Insurance'	
Handling Information CUSTOMS DOCUMENTS AS PER MANIFEST / DO NOT REMOVE POUCH !! ** TOP URGENT GOODS !!!!! MUST GO AS BOOKED AND CONFIRMED ** PLEASE NOTIFY CONSIGNEE IMMEDIATELY UPON ARRIVAL SPX BY KC ** ITG-DE/RA/00055-08/0113 ** ITG.DE.RA			
No of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class
1	67,0	K	Q
Commodity Item No E: 13DE345376747958E1		Chargeable Weight	Rate / Charge
		67,0	5,20
		Total 348,40	
Prepaid		Other Charges	
348,40		CG 1,00 MYC 80,40 SSC 13,40	
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		153050335 ITG GMBH DE-64546 MÖRFELDEN-WALLDORF Signature of Shipper or his Agent	
94,80			
Total Prepaid		Total Collect	
443,20			
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency	
		09:53 AM 14.05.13 DE- SONNTAG	
Executed on		Signature of Issuing Carrier or its Agent	
(Date)		at (Place)	
For Carrier's Use only		Charges at Destination	
		Total Collect Charges	
		020-5339 9710	

# GUÍA AÉREA CONSOLIDADA (HOUSE)

FRA FRA 6005 8517		020 - 5339 9710		FRA-6005 8517			
Shipper's Name and Address RITTAL GMBH & CO. HERR WALTER, TEL: +4927725052864 RUDOLF-LOH-STR. 3 DE-35708 HAIGER		Shipper's Account Number KG 4927725052864		Not negotiable <b>Air Waybill</b> issued by ITG GMBH INTERNATIONALE SPEDITION + LOG DE-64546 MÖRFELDEN-WALLDORF			
Consignee's Name and Address EISENMANN S.A. DE FRACC. LAS HADAS AV. 15 DE MAYO 2933 72070 PUEBLA, PUE., MEXICO MR. TAMBORERO, TAX: 02023640812		Consignee's Account Number C.V.		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.  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. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIERS' 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 FRANKFURT		Accounting Information FREIGHT COLLECT					
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing FRANKFURT							
to		By First Carrier		Routing and Destination			
MEX		LUFTHANSA CARGO		to by to by			
Airport of Destination MEXICO D.F.		Flight/Date For Carrier Use only LH 498/15		Flight/Date			
Currency EUR		Declared Value for Carriage NVD		Declared Value for Customs NVD			
Handling Information **ITG.DE.RAC.0055** SPX BY KC ** ITG-DE/RA/00055-08/0113 **ITG.D		Amount of Insurance XXX		INSURANCE- If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked Amount of insurance			
INVOICE ATT. TO AWB PLEASE NOTIFY CONSIGNEE IMMEDIATELY UPON ARRIVAL -X-							
No of Pieces RCP	Gross Weight	Kg lb	Rate Class Commodity Item No	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
1	67.0	OK		67.0	AS AGREED		PS CARRIL SOPORTE - NOT RESTRICTED -  1 X 120 X 80 X 25 CM CBM: 0.24
MARKS: ADDRESS E: 13DE345376747958E1		ORD. NO.: 80489781					
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
Valuation Charge		Tax		Total Other Charges Due Agent		Total Other Charges Due Carrier	
Total Prepaid		Total Collect		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.			
Currency Conversion Rates		AS AGREED CC Charges in Dest. Currency		153050325 ITG GMBH DE-64546 MÖRFELDEN-WALLDORF Signature of Shipper or his Agent			
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent	
				020 - 5339 9710 FRA-6005 8517		SONNTAG	

# GUÍA AÉREA DIRECTA

020   5958 6052		020 5958 6052	
Shipper's Name and Address ECCEZIONI SRL VIA CHIARINI NR. 6A 52100 AREZZO ITALIA		Shipper's Account Number Not negotiable <b>Air Waybill</b> Issued by LUFTHANSA CARGO AG PALAZZO DEI TIGLI 20090 SEGRATE-MI- ITALIA P.I.11347190156 LANGER KORNWEG 341 KELSTERBACH-GERMANY Member of IATA	
Consignee's Name and Address FASSON S.A. DE C.V. Y/O AGENCIA ADUANAL GUILLEMIN Y ASOCIADOS SA DE CV.-ADUANA DEL AEROPUERTO INT. CIUDAD DE MEXICO AV.609 NO.27 COL.SAN JUAN DE ARAGON 3A SEC. 07970 MEXICO D.F. -MEXICO-		Consignee's Account Number Accounting Information CUSTOMS STATUS: X SITO PROVENIENZA MERCE: AREZZO Dim. cm.30x25x25 -SAFE TD1 ON 'TD.FLASH	
Issuing Carrier's Agent Name and City VEGA SRL-ITRA00146020114 VIA LUCA DELLA ROBBIA 60 36100 VICENZA IT		Agent's IATA Code Account No. 38 4 7201 001 0	
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing VENICE		Codice Fiscale/Partita IVA del Mittente 01808960510	
to By First Carrier Routing and Destination to by to by MEX LH		Currency CHGS WT / VAL Other Code PPD COLL PPD COLL EUR X X X Declared Value for Carriage N.V.D Declared Value for Customs N.C.V	
Airport of Destination MEXICO CITY		Flight/Date For Carrier Use only Flight/Date LH 498 15/05/2013	
Handling Information 2 Pkgs Marked Address ATTACHED ONE ENVELOPE WITH DOCS (INV.+EUR1) PH.0052-55-55719894 - FAX 0052-55-57850814		Amount of Insurance XXX INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "amount of insurance". ASSICURAZIONE - Qualora il Vettore offre una assicurazione e tale assicurazione sia richiesta in base alle condizioni indicate a tergo, indicare l'importo da assicurare in cifre nella casella "importo assicurato"	
No of Pieces RCP 2		Gross Weight Kg 15.3730	
Rate Class Commodity 200 %		Chargeable Weight 15.50	
Rate Charge 9.32		Total 144.46	
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) VALUABLE CARGO GOLD JEWELLERY		SCI X	
Prepaid 144.46		Other Charges GT/C 0.31;AW/A 5.16;FJ/A 15.00;MY/C 18.45;SEC/C 3.10	
Valuation Charge 22.74		Insurance Premium ME/C 0.78;PT/A 2.58;VA/C 39.00	
Tax 61.64		P.B.A. Fee	
Total Other Charges Due Agent 22.74		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 61.64		Il mittente dichiara che le indicazioni contenute sul fronte della LTA sono esatte, e che qualora una parte della spedizione contenga merci pericolose, tale parte è debitamente indicata ed è nelle condizioni richieste ai fini del trasporto per via aerea secondo le norme sulle Merci Pericolose.	
Total Prepaid 228.84		Signature of Shipper or his Agent VEGA S.r.l. - ITALY 2013 / 3750	
Currency Conversion Rates CC Charges in Dest. Currency		Signature of Issuing Carrier or its Agent VEGA SRL as Agent of LUFTHANSA CARGO AG ENRICO BENEDETTI	
For Carriers Use only at Destination Charges at Destination		Executed on (Date) at (Place) 13/05/2013 VICENZA	
Total collect Charges		020 5958 6052	

VA. NON IMPONIBILE - ART. 9 PRIMO COMMA D.P.R. 63/72 PRO QUOTA

5. PARTE DE AVERÍA



**LUFTHANSA CARGO**  
 Servicios Logísticos de México  
 Almacén Fiscal No. 11

**Partes de Anomalías**

Fecha: 16/05/201

Datos de la Guía			
Registro:	3,836	Vuelo	LH 498
Guía Master:	020-5484-	SCHRYVER TRANSPORTES Y LOGISTICA S.A DE C.V	
Guía House:	1300	GRUPO PAVISA SA DE CV	
Piezas Declaradas:	1	Peso Declarado:	38.000

Datos de la Incidencia			
Piezas Reportado:	1	Almacenista/Confrontista:	LUIS CRUZ
Peso Reportado:	38.000	Línea Aérea:	LUFTHANSA

Reporte de Anomalia		
Tipo de Parte	Parte	Observaciones
IRREGULARIDAD DE ORIGEN	APLASTADO	AL TERMINO DE LA CONFRONTA SE DETECTA 1 PIEZA DE 38 KG CON EMPAQUE APLASTADO
		

Recibi Original (Nombre y Firma )

Recibi Original (Agencia Aduanal )

Documento Informativo, no es válido como reclamación preliminar o formal, si su mercancía presenta algún daño este deberá ser acreditado antes de retirar su carga.

16/05/2011: 19:01:23

1/ 1

6. CHECK IN LIST

CHECK-IN LIST								
Flight LH498			Date 16MAY13			Offload Station MEX		
PMC84270LH A				Prty:				
Prty	AWB/ULD	Description	Pcs	Wgt[kg]	SPL	Org	Des	Stat/NxtFlt/TOA
	020/59843814	CONSOLIDATED S	1	7.0	DGR*	BCN	MEX	17MAY/1436
PCS/LOCN/WGT _____								
	020/54406903	PISTOL SETS	153*	2135.9	WEA*	FRA	MEX	17MAY/1436
PCS/LOCN/WGT _____								
	020/60137140	DG CLASS 3	1	3.6	DGR*	FRA	MEX	17MAY/1436
PCS/LOCN/WGT _____								
	020/56607224	CONSOLIDATION	1	4.3	DGR*	NUE	MEX	17MAY/1436
PCS/LOCN/WGT _____ <span style="float: right;">U71</span>								

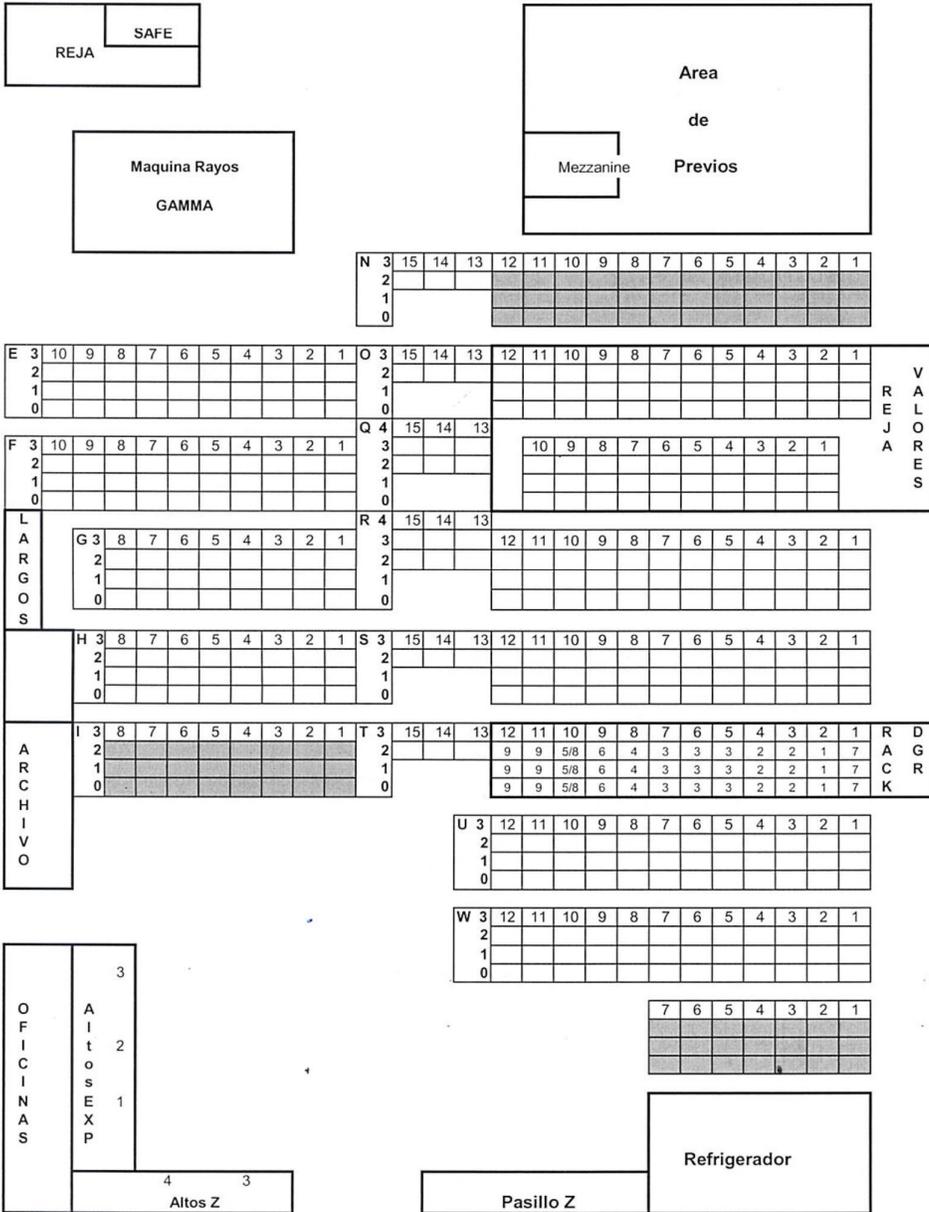
Checked in by \_\_\_\_\_



# 8. MAPA DE POSICIONES DEL ALMACÉN

 Lufthansa Cargo Mexico  
 Handling  
 Warehouse Check-in

Form H1-006



9. CDS (CARGO DAMAGE SURVEY)

 <b>Lufthansa Cargo</b>		<b>Reporte de daños</b>	
EX-Vuelo No./Fecha		AWB:	HAWB:
Orig.		Piezas	Peso [kg]
Dest.			Peso actual
Piezas afectadas			Diferencia
<b>Tipo de embalaje</b> Canton Caja de cartón Caja de madera Barril Bala o paca Saco Maleta Bolsa, Bolsa Con fleje Clavado/Sellado Sin embalar		<b>Daño al exterior</b> Aplastado Roto Rasgado / Arrancado Mojado Cinta rasgada Abierto	
<b>Material de embalaje</b> Virutas Aserrín Papel Papel desechable acolchadores		<b>Daño causado por</b> Temperatura caliente/frío Embalaje insuficiente Estiba inadecuada	
		<b>Daño al contenido</b> Sucio Roto Aplastado Destrozado Podrido Escurriendo Herido Muerto	
		<b>Quando fue el daño notado por primera vez?</b> Notado al descargar el avión Causado durante la descarga del avión Causado durante el transporte al almacén Causado en el almacén Notado al descargar la paleta Notado al aceptar la carga	
		<b>Acción posterior</b> Embalaje exterior renovado Contenedor original reemplazado Embalaje reemplazado Transmido Fleje renovado Agente de aduanas avisado Control de aduanas destruido	
Pesos, marcas, HAWBs y el número de cada bulto dañado			
Observaciones sobre el daño			
Estaba el empaque marcado de manera especial y cómo?			
Fue el embalaje insuficiente? Por que?			
Indicaciones de robo?		Detalles	
No hay cantidad faltante			
Cantidad faltante		Departamento e iniciales	

## 10. CONTROL DE CONFRONTA

### Control de Confronta

#### INFORMACIÓN

Línea Aérea	_____	Fecha	_____
Vuelo	_____	Registro	_____
Hora de arribo	_____	Hora de llegada Almacén	_____
Hora de inicio de Confronta	_____	Hora finalización de Confronta	_____
Núms., Palletes	_____	Núms. Contenedores	_____
No. De Guías Aéreas	_____	Total de kilos	_____

#### PERSONAL

No. De Operadores \_\_\_\_\_  
No. De Trabajadores \_\_\_\_\_

#### OPERACIÓN

No. De Averías \_\_\_\_\_  
No. De Faltantes \_\_\_\_\_  
No. De Sobrantes \_\_\_\_\_  
No. De Sobrevolados \_\_\_\_\_

#### Observaciones: SIN CORREO.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Confrontista

Jefe de Almacén

\_\_\_\_\_  
Nombre y Firma

\_\_\_\_\_  
Nombre y Firma

## 11. CONTROL DE FALTANTES/SOBRANTES

M A R Z O											
DESCRIPCION						IRREGULARIDAD			REGULARIZACION		OBSERVACIONES
No. DE GUIA	HOUSE	PZ	PESO	FECHA	VUELO	MSCA	FDCA	SOBREVOLADO	VUELO	FECHA	
020-5938-8490	424	1	60.6	01/03/2013	LH 8220						
020-4512-6244		1	16	02/03/2013	LH 8222						Manifestadas 94 de 146 + 1 pz sobrante se acompleta en el LH 8220 del 02 de marzo 51 pz.
020-5485-7526		1		05/03/2013	LH 498				LH 499	06/03/2013	Salio en vuelo LH 499 del 06/03/2013
020-4512-6244		1	16	06/03/2013	LH 8220						Pieza sobrante del vuelo LH 8222 del 01/03/2013
020-5166-5832	3204	1	2	09/03/2013	LH 498				LH 8220	10/03/2013	Regularizada en LH 8220 del 10/03/2013
020-5179-1902		1	13.5	09/03/2013	LH 498						Se fue en el vto LH 499 del 11/03/2013
020-5166-5832	3204	1	2	10/03/2013	LH 8220				LH 499	09/03/2013	Pieza faltante del vto. LH 498 del 09/03/2013
020-4935-5596		2	232.6	11/03/2013	LH 498						7 pz manifestadas + 2 sobrantes, embarque completo
020-8958-6792	3220	28	210	13/03/2013	LH 498				LH 8222	16/03/2013	Llegó en el vuelo 8222 del 16/03/2013
020-5372-4252		4	413.5	13/03/2013	LH 498				LH 498	15/03/2013	Llegó en el vuelo 498 15/03/2013
020-4745-8784		3	371	13/03/2013	LH 8222				LH 8220	15/03/2013	Llegó en el vuelo 8220 15/03/2013
020-4925-3330	5837	5	230	14/03/2013	LH 498						Guia parcial 2 pz manifestadas + 5 sobrantes, embarque completo.
020-2708-2333		2	1003	14/03/2013	LH 8220				LH 8220	17/03/2013	Llegó en el vuelo 8220 17/03/2013
020-8540-3102	1401	6	112.6	14/03/2013	LH 8220						17 pz en total, 11 manifestadas + 6 sobrantes, Embarque completo
020-5055-9202	9205	1	4	16/03/2013	LH 8222				LH 498	18/03/2013	
020-8449-1971	1885	5	1811.7	16/03/2013	LH 8222						Llego en el vto LH 8222 20/03/2013
020-4982-8660	6080	1	45.6	16/03/2013	LH 8222				LH 8220	17/03/2013	Carga sobrante del LH 8220 del 17/03/2013
020-5055-9600		1	4	17/03/2013	LH 498				LH 498	18/03/2013	Se regularizo LH 498 18/03/2013
020-9632-1363		3	321	17/03/2013	LH 8220						Llego en el vto LH 498 20/03/2013
020-5853-2806		1	92	17/03/2013	LH 8220						Llego en el vto LH 8222 20/03/2013
020-4982-8660	6080	1	45.6	17/03/2013	LH 8220				LH 8222	16/03/2013	Carga faltante del LH 8220 del 17/03/2013
020-5055-9600		1	4	18/03/2013	LH 498				LH 498	17/03/2013	Faltante del vto LH 498 del 17/03/2013
020-5914-1644		1	75	18/03/2013	LH 498				LH 498	19/03/2013	Embarque completo
020-5914-1644		1	75	19/03/2013	LH 498						Carga sobrante del vto LH 498 17/03/2013
020-9632-1363	7846	3	321	20/03/2013	LH 498				LH 8222	20/03/2013	Carga sobrante del vto LH 8222 20/03/2013
020-9632-1363	7846	3	321	20/03/2013	LH 8222						Carga faltante del vto LH 498 20/03/2013
020-4834-2125	4419	1	5	21/03/2013	LH 8220				LH 498	23/03/2013	Embarque completo
020-5372-4322		1	126	22/03/2013	LH 498						2 pz manifestadas + 1 sobrante, embarque completo.
020-5468-2655		1	11	23/03/2013	LH 498						
020-5438-2672		2	401	23/03/2013	LH 8222				LH 498	25/03/2013	Embarque Completo
020-5315-0904		1	4	24/03/2013	LH 498				LH 498	26/03/2013	Embarque completo

## 12. PAPELETA TRANSFERENCIA DE OTRO ALMACÉN

FECHA DE TRANSFERENCIA:		VALOR EN PESOS: 150000		RECEPCION:	
FAVOR DE ENTREGAR A NUESTRO PERSONAL AUTORIZADO LA CARGA RELACIONADA A CONTINUACIÓN QUE SERÁ TRANSFERIDA A NUESTRO ALMACEN FISCALIZADO					
No. GUIA MASTER	No. DE HOUSE	CONSIGNATARIO	FECHA ENTRADA	PIEZAS	PESO
		ESPECIALISTAS EN SUMINISTROS IND. Y DE COMERCIO S.A. YO YA RICARDO VARGAS ALMACEN 22 Y 23 AAACESA		2	49,01
LA MERCANCIA SE TRANSFIERE A SOLICITUD ESCRITA DE VARGAS RODRIGUEZ RICARDO			CONTENIDO KGR IRBESARTAN		
SE CUMPLE CON EL ARTICULO 15 FRACCION VI DE LA LEY ADUANERA LA CARGA SE RECIBE DEL ALMACEN SIN PESAR, NI REVISAR EL CONTENIDO, SE PESARA EN LA CONFRONTA DE AAACESA					
OBSERVACIONES: F-267602					
AAA-146704E3					
					
<b>APOYO Y SERVICIO</b>					
					
AAACESA					
RFC: AAA820738					
047426					
Reposición 06/03/2014					
Adscripción AAICM					
ELABORO PAPELETA DE TRANSFERENCIA		OPERADOR RESPONSABLE DE LA TRANSFERENCIA		VIETO BUENO DE SEGURIDAD	
FIRMA		FIRMA		FIRMA	
DE: transferencias1@aaacesa.com.mx		PARA: transfer23@aaacesa.com.mx; transferib@cco.com.mx; osamiento@cco.com.mx; aduancarga@sat.gob.mx		POR MEDIO DEL PRESENTE Y CON FUNDAMENTO EN LAS REGLAS DE CARACTER GENERAL 2.3.8 Y EN CUMPLIMIENTO, LE SOLICITAMOS LAS SIGUIENTES TRANSFERENCIAS:	
MASTER	HOUSE	BULTOS	KILOS	ENVIADO:	miércoles, 25 de junio de 2014
075-348402	PDA13780	2	49,01	ASUNTO:	Transferencia de Mercancia a AAACESA
DESCRIPCION DE LA MERCANCIA	CONSIGNATARIO	FECHA DE TRANSFERENCIA	HORA DE TRANSFERENCIA		
KGR IRBESARTAN	ESPECIALISTAS EN SUMINISTROS IND. Y	25/06/2014	15:44		
ALMACEN DE ORIGEN	ALMACEN DESTINO	FECHA DEL CORREO	HORA DEL CORREO		

## 13. ACUSE ELECTRÓNICO



Administración General de Aduanas  
Aduana del Aeropuerto Internacional  
de la Ciudad de México  
Subadministración

**ACUSE ELECTRONICO**

México, D.F., 16 de abril de 2013

*"2013, Año de la Lealtad Institucional y Centenario del Ejército Mexicano".*

**C. Heinz Georg Schinkel Stelter**  
Director General del Recinto Fiscalizado No. 11  
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de México, S.A. de C.V.  
Av. 602 S/N, Zona Federal interior de la Aduana  
del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México,  
C.P. 15620, Delegación Venustiano Carranza.

En atención al correo electrónico enviado al Departamento de Registro y Control de Almacenes Fiscalizados, de fecha 15 de abril del presente año; me permito remitir a usted copia de los acuses que se enlistan a continuación:

NUM DE GUIAS	TIPO DE NOTIFICACION	NUMERO DE ACUSE ELECTRONICO
02	CORREO	15362
02	ESTRADOS	15363

Sin más por el momento reciba un cordial saludo, quedando a sus órdenes para cualquier comentario o información adicional.

**A t e n t a m e n t e.**  
Departamento de Almacenes.

**Lic. Laura Iliana Sánchez Corona**

C.c.p.- Lic. Alma Laura Martínez Rodríguez: [alma.martinezr@sat.gob.mx](mailto:alma.martinezr@sat.gob.mx)

Av. 602, S/N Aduana Aeropuerto Internacional de la Cd. De México, Zona Federal; Col. Peñón de los Baños, Deleg. Venustiano Carranza, C.P. 15620  
Tel. 50 36 07 49

14. NÚMERO DE BUZÓN (OFICIALÍA DE PARTES)

AVISO DE ABANDONO  
MERCANCIAS DIVERSAS  
**NOTIFICACIÓN POR CORREO CERTIFICADO**

ADMINISTRADORA DE LA ADUANA  
DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL  
DE LA CIUDAD DE MÉXICO.  
P R E S E N T E.

00009860



**Lufthansa Cargo**  
SERVICIOS LOGÍSTICOS D.L. 11,001  
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de México S.A. de CV  
R.F.C. 11-05-95-9227-7024  
Avenida México-Huamantla  
Aduana Aéreo Pte. 11  
06500 México, D.F.  
Dirección y Ventas  
055-5711 2000, 50 71 2069  
Fax: 5050 7074  
Importación  
055-5711 5111, 5114 4389  
Fax: 5724 1554  
Equipamiento  
055-5271 2668 Fax: 2754 2731

Mexico D.F. A 19 de Abril de 2013

Por medio de este conducto le informo que conforme a lo establecido en el Artículo 29 Fracción II inciso B de la ley aduanera en vigor, han causado abandono a favor del fisco federal la siguiente mercancía:

GUÍA MASTER	GUÍA HOUSE	FECHA EN QUE ARRIBO LA MERCANCÍA
02049620281	S/H	11/04/2013
02055334333	S/H	11/04/2013

Total de Guías: Dos (02).

Anexo a la presente copia de Guía Aérea (máster y house, en su caso) de los casos anteriormente señalados, de igual manera le comunico que el listado de mercancías fue remitido a la Administración de la Aduana por medio de correo electrónico el día 15 de Abril de 2013. Acuse de Recibo No. 15362.

ATENTAMENTE

Jesús Javier Casarrubias.

Supervisor de Operaciones Cargo.