



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN

“PRÁCTICAS DE COMERCIO INTERNACIONAL.  
EL IMPACTO DE LAS EMPRESAS DE MENSAJERÍA EN LA  
LIBERALIZACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL.  
ESTUDIO DE CASO: LA APORTACIÓN DE UNA EGRESADA DE  
LA FES ARAGÓN EN UNA EMPRESA DE MENSAJERÍA EN LA  
ADUANA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD  
DE MÉXICO”.

**TRABAJO PROFESIONAL**  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE :  
**LICENCIADO EN RELACIONES**  
**I N T E R N A C I O N A L E S**  
**P R E S E N T A :**  
**MADLINE JACOBO GARCÍA PAVÓN**

ASESOR  
DR. CARLOS EDUARDO LEVY VÁZQUEZ



MÉXICO

2007



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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.

Dedicatorias.

Gracias a Dios.

Por el milagro del amor que surgió en  
mi madre para mí desde el momento  
en que tú me concediste el don de la  
vida.

Por cada momento que nos permites  
Compartir juntos.

A mi madre:

Rosalba García Pavón Ríos

Por la entrega incondicional de su  
vida y el interés que siempre  
demuestra para mí.

Por compartir cada una de mis  
alegrías, sueños y tristezas.  
Por no dejarme caer, por tu  
ejemplo de vida.

Y por defender como una gran  
leona a tus cachorritos  
Gracias.

“TE AMO MAMITA”.

A mi hermano:

Gabriel, por todos los hermosos  
Momentos que de niños pasamos  
Por los no tan agradables pero que  
Nos hicieron fuertes al día de hoy.  
Te quiero mucho.....Mimoso.

A mis amigas:

Janette e Ileana,  
Por compartir conmigo los  
Momentos más felices de  
Nuestra juventud, por ser  
cómplices de mis travesuras y  
por apoyarme cuando me llego a  
sentir débil.  
Logrando provocarme una  
sonrisa.  
Gracias.

A mi amigo:

Oscar, por tu paciencia y palabras  
De apoyo cuando las cosas se me  
Complicaban.  
Por escucharme y transmitirme  
serenidad.  
Gracias.

A mi cuñada y sobrina:

Por apoyarme en poder concluir  
la parte final de este gran sueño  
para mi.  
A ti Zatz, espero pueda motivarte  
para el día de mañana de acuerdo  
a la carrera que tú decidas, sepas  
que voy a estar ahí.  
Nena estas aún muy pequeña pero  
eres muy inteligente, sólo te pido  
recuerdes  
"Lo importante no es lograr un  
objetivo  
Si no mantenerlo".

A ti:

Por motivarme a seguir la lucha para alcanzar mis metas.

A todo las personas,

Que en mi trayectoria escolar y personal, confiaron en mí y me vieron siempre como una mujer fuerte.

A la Facultad de Estudios Profesionales  
Campus Aragón.

De la cual me siento muy orgullosa de haber estado en sus aulas con los profesores que contribuyeron en mi formación como internacionalista.

.

A todos Ustedes:

Qué son parte fundamental en mi vida....

Gracias.

““ Es un orgullo ser Puma ””

## Índice

Introducción

Glosario

1. Entrada, salida y control de mercancías en materia de comercio exterior.....	1
1.1. Ingreso de mercancías por mensajería.....	6
1.2. Despacho de mercancías sin ingresar a un recinto fiscalizado.....	14
1.3. Devolución de mercancías transferidas por empresas certificadas.....	16
1.4. Rectificación de pedimentos. ....	17
2. Desarrollo laboral de la sustentante en UPS de México S.A. de C.V.....	18
2.1. Embarques de segundo día .....	22
2.2. Personas morales y personas físicas con actividad empresarial en importación. ....	23
2.3. Personas físicas sin actividad empresarial. ....	25
2.4. Embarques de pedimentos simplificados.....	27
2.5. Exportación.....	30
3. Perspectivas del Sistema Automatizado de la Pre-liberación de mercancías en México (2007-2008).....	32
3.1. La Pre-liberación de mercancías: Utilización de la Tecnología de la Información en la Pre-liberación (Período de pruebas Enero-Marzo 2004). ....	34
3.2. Status de la Pre-liberación a finales del 2006.....	42

Conclusiones .....	47
Bibliografía .....	50
Hemerografía.....	51
Mesografía.....	52

## INTRODUCCIÓN

Todos los días, cada segundo, tienen lugar millones de transacciones comerciales a gran velocidad a través de líneas telefónicas, redes informáticas y equipos inalámbricos. Esta información, desencadena el desplazamiento de mercancías y fondos entre los compradores, los vendedores y los intermediarios que hacen posibles los negocios. La eficacia global de los negocios en la actualidad depende de la existencia de interacciones precisas y armoniosas entre todas las personas, procesos y elementos que integran la economía mundial.

La globalización, la tendencia comercial más poderosa de la historia reciente, ha transformado la forma en que funciona el mundo y las exigencias competitivas que se derivan de ello son mayores. La igualdad cada vez mayor de los productos, obliga a las empresas a buscar nuevas fuentes de diferenciación y ventajas competitivas.

La responsabilidad más importante recae sobre el personal de las empresas que intervienen en el comercio mundial, incluyéndome yo, como miembro de una empresa de comercio internacional. Cada interacción con el cliente, cada decisión estratégica, cada llamada comercial, cada paquete entregado, cada problema que se resuelve a un cliente, cada paso que

damos para la satisfacción de la necesidad de éste, es una oportunidad de modelar la percepción internacional que el mundo tiene de las empresas en las cuales participamos, particularmente UPS de México S.A. de C.V.

Por lo anterior, el tema de investigación lo denominé **“PRÁCTICAS DE COMERCIO INTERNACIONAL. EL IMPACTO DE LAS EMPRESAS DE MENSAJERÍA EN LA LIBERALIZACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL. ESTUDIO DE CASO: LA APORTACIÓN DE UNA EGRESADA DE LA FES ARAGÓN EN UNA EMPRESA DE MENSAJERÍA EN LA ADUANA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO”**, el cual, quedó dividido en tres capítulos, mismos que a continuación detallo.

En el capítulo primero, tal y como su nombre lo indica, preciso los conceptos generales que tienen estrecha relación con el tema en estudio, tales como, entrada, salida y control de mercancías, el ingreso de mercancías por mensajería, el despacho de las mismas cuando no se ingresan a un recinto fiscalizado, la devolución de éstas, la rectificación de pedimentos, así como el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias.

Lo referido al desarrollo laboral en UPS de México S.A. de C.V., de la que esto escribe es motivo de análisis en el capítulo segundo de este trabajo donde planteo de manera clara las actividades que como asesora en dicha

actividad sugiero a la clientela que a nosotros acude con el fin de transportar, o recibir sus mercancías con la mayor diligencia posible. En otras palabras, es una experiencia personal de trabajo pero más que nada, de cómo llevo a la práctica los conocimientos adquiridos en la licenciatura de relaciones internacionales.

Finalmente, en el capítulo tercero del trabajo, planteo las perspectivas del sistema automatizado de la Pre-liberación de mercancías en México 2007-2008 para así, puntualizar el futuro, avance y desarrollo de esta actividad tanto para las personas físicas, las personas morales y su influencia en la economía nacional e internacional.

El método de investigación que empleé en el presente trabajo, fue el deductivo, científico y experimental con apoyo de bibliografía especializada de la materia, hemerografía, mesografía y otras fuentes.

## 1. ENTRADA, SALIDA Y CONTROL DE MERCANCÍAS.

En este capítulo, tal como su nombre lo indica trataremos de señalar los conceptos que se encuentran íntimamente relacionados con el tema en estudio; es decir, como son la entrada, salida y control de mercancías, el ingreso de mercancías por mensajerías, el despacho de éstas, su devolución por empresas certificadas, la rectificación de pedimentos, así como el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias; razón por la cual, a continuación precisaremos lo siguiente.

Antes de precisar los conceptos de entrada, salida y control de mercancías quiero decir que desde el punto de vista jurídico el comercio se encuentra regulado primordialmente por el derecho mercantil, el cual se encarga, entre otros rubros, de los actos de comercio, contratos mercantiles, sociedades de comercio y demás relaciones entre comerciantes. “El derecho mercantil se puede estudiar desde un aspecto nacional o uno internacional, atendiendo el hecho de que las mercancías crucen las fronteras políticas de los países, caso en el cual estamos en presencia de la regulación al comercio internacional, también conocido como comercio exterior.”<sup>1</sup>

Así, encontramos que el comercio internacional es una variante en todo sistema económico, en el cual los países, ya sea actuando como soberanos o como particulares, o los gobernados, sean personas físicas o morales, intervienen como vendedores y compradores de bienes y servicios en los mercados externos. Tres conceptos importantes en el comercio internacional merecen explicación particular:

---

<sup>1</sup> WITKER, Jorge y JARAMILLO, Gerardo. El Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México. p. 35.

(i) Las importaciones, que son: “las operaciones mediante las cuales se somete una mercancía extranjera a la regulación y fiscalización tributaria, para poderla después libremente destinar a una función económica de uso, producción o consumo, o el acto de traer bienes y mercancía a un país proveniente de otro país”,<sup>2</sup>

(ii) Las exportaciones, entendidas como: “el envío de mercaderías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior, o el envío de un artículo comercial fuera del país. El transporte de mercancía o bienes de un país a otro en el curso de un negocio”,<sup>3</sup> y;

(iii) “La balanza comercial, que es el registro contable que da cuenta de las entradas y salidas de diversos tipos de mercancías.”<sup>4</sup>

Las mercancías o mercaderías que son el objeto de comercio internacional o exterior, pueden clasificarse en materias primas o productos básicos y en manufacturas o productos terminados.

Las materias primas o productos básicos. Dichos productos se identifican con los recursos naturales, considerados de suma importancia en el mercado internacional, ya que generalmente se encuentran distribuidos en determinadas regiones geográficas del planeta. Lo anterior facilita herramientas de trabajo a los países donde tales recursos se encuentren, para poder participar en el comercio frente a los países desarrollados. La intervención de los países donde se localizan los productos básicos,

---

<sup>2</sup> RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-VALADÉZ, Carlos. México ante el Arbitraje Comercial e Internacional. p. 2.

<sup>3</sup> WITKER, Jorge y JARAMILLO, Gerardo. Op. cit. p. 36.

<sup>4</sup> ÁLVAREZ SOBERANIS, Jaime. El Régimen Jurídico y las Políticas en Materia de Transporte de Mercancías. p. 161.

generalmente los países en vías de desarrollo, se lleva a cabo sin que sea relevante su situación económica. Estos productos son en su mayoría minerales sólidos o líquidos, granos, vegetales y alimentos que sirven para iniciar cadenas productivas a las que se aplican diversos procesos tecnológicos para obtener una mayor ganancia.

Las manufacturas o productos terminados. Se trata de productos que ya han experimentado transformaciones productivas. Es decir, agregan valor a materias a través de la aplicación de alta tecnología. Dentro de este concepto, encontramos bienes de capital maquinarias y equipos y productos finales de diversos usos y destinos.

Encontramos una diferencia práctica en cuanto a los esquemas de regulación de las mercancías antes mencionadas, ya que los productos básicos, por diversas razones de carácter natural, económico y político, no se desarrollan bajo la ley de la oferta y la demanda. La forma de regularlos es a través de convenios reguladores de oferta y precios, conocidos como Acuerdos Internacionales de Productos Básicos (AIPB) y a nivel multilateral tenemos el Programa Integrado de Productos Básicos (PIPB), diseñado por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

El objetivo de estos documentos es establecer mecanismos que permitan defender precios remuneradores para este tipo de productos dentro del mercado internacional, en donde, como ya sabemos, encontramos una gran variedad y desigualdad de países, principalmente en el aspecto económico. Por otro lado, existe el Convenio Constitutivo del Fondo Común para los Productos Básicos que es un documento multilateral importante en la regulación mundial de estos productos.

En cuanto a los productos manufacturados, “éstos se encuentran regulados a través de la oferta y la demanda, influyendo en ellos determinados organismos, instituciones, tratados y convenciones internacionales como son el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (*General Agreement on Trade and Tariffs-GATT*), actualmente conocido como la Organización Mundial del Comercio (OMC o *World Trade Organisation-WTO*). Así, podemos darnos cuenta que estos productos se encuentran regulados por barreras arancelarias y no arancelarias y a la vez están protegidos de prácticas desleales.”<sup>5</sup>

Por la necesidad e importancia de los productos manufacturados y por ser una labor llevada a cabo diariamente en todos los rincones del mundo, se han desarrollado esquemas reguladores y patrones de intercambio con una relevante importancia dentro del mercado internacional.

Paralelo a las mercancías, se encuentra el comercio de servicios que, si bien son intangibles, en contraposición de las mercancías, generan igualmente ingresos y fuentes de trabajo en cualquier economía. Los servicios pueden ser clasificados en dos bloques: los que se destinan a los productores y los que se destinan a los consumidores. Generalmente los países industrializados son los países que más comercian con servicios, impactando cada vez más a su economía, ya que poco a poco van aumentando de porcentaje en el renglón de las exportaciones, transformándose en importantes generadores de ingresos, divisas y empleos en la mayoría de las economías contemporáneas, quedando incluida entre éstas la mexicana.

---

<sup>5</sup> CARRILLO RAMÍREZ, Jorge Aurelio. Arbitraje Comercial e Internacional. p. 102.

Para concluir con esta parte introductoria relativa al comercio internacional, me atrevo a proponer una definición que contiene los elementos esenciales aquí mencionados: Comercio internacional, es la actividad realizada entre dos o más personas físicas o morales, destinada al intercambio de productos básicos o manufacturados y/o servicios, siempre y cuando dicha transacción se dé entre dos o más lugares que se encuentren divididos por lo menos por una frontera política, registrándose dicha actividad generalmente en la balanza comercial de los países implicados.<sup>6</sup>

UPS es una empresa de mensajería y paquetería que ofrece el servicio de transporte de mercancías y logística, así como apoyo en el proceso de despacho aduanal, en las diferentes aduanas del país exportador y país destino que UPS esta presente, teniendo sus propios almacenes fiscalizados; impactando directamente en la liberalización del comercio internacional.

Con relación al tema que nos ocupa podemos decir que: “los recintos fiscales tienen vinculación con la entrada, salida y control de mercancías y, son aquellos lugares en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías así como el despacho aduanero de las mismas.”<sup>7</sup> En este caso, se puede incluir a la Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

---

<sup>6</sup> JACOBO Madeline, Original del Autor.

<sup>7</sup> ROZENTAL, Andrés. La Política Exterior de México en la Era de la Modernidad. p. 121.

La entrada de mercancías se refiere a los requisitos que deben tener éstas para acceder a los recintos fiscales siempre y cuando dichas mercancías se apeguen a las disposiciones que la ley establece para tal efecto.

La salida y control de mercancías están íntimamente relacionadas con la forma y requisitos que deben satisfacer ya sea para que estas salgan, para controlar su permanencia, así como también a qué tipo de empresas, de transporte o de mensajería, se les confían dichos encargos.

La institución encargada de conceder la entrada, salida y control de mercancías, ya sea por medio de empresas de mensajería, es el Servicio de Administración Tributaria “el cual es responsable de otorgar concesión para que los particulares presten los servicios de manejo almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales los cuales se denominan recintos fiscalizados y estos están obligados a cumplir con los lineamientos que determinen las autoridades para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscalizado y de las mercancías de comercio exterior.”<sup>8</sup>

### **Ingreso de mercancías por mensajería.**

De manera general el régimen de tránsito consiste en el traslado de mercancías bajo control fiscal de una aduana nacional a otra.

Para ejemplificar mejor dicho régimen será necesario señalar que este reviste dos modalidades:

---

<sup>8</sup> Compendio de Disposiciones sobre Comercio Exterior para 2003. p.p.11 y 12.

- a) “Tránsito interno de mercancías.
- b) “Tránsito internacional de mercancías.

“Se considera que el tránsito de mercancías es interno cuando se realiza conforme a lo siguiente:

- “La aduana de entrada envía las mercancías de procedencia extranjera a la aduana que se encargará del despacho para su importación.
- “La aduana de despacho envía las mercancías nacionales o nacionalizadas a la aduana de salida para su exportación.
- “La aduana de despacho envía las mercancías importadas temporalmente en programa IMMEX a la aduana de salida para su retorno al extranjero.”<sup>9</sup>

Se considera que el tránsito de mercancías es internacional cuando se realiza conforme a alguno de los siguientes supuestos:

- La aduana de entrada envía a la aduana de salida las mercancías de procedencia extranjera que lleguen al territorio nacional con destino al extranjero.
- Las mercancías nacionales o nacionalizadas se trasladan por territorio extranjero para su reingreso al territorio nacional.

---

<sup>9</sup> [www.economia.gob.mx](http://www.economia.gob.mx)

Ambos tránsitos deben promoverse por conducto del agente aduanal, el cual formula el pedimento correspondiente determinando provisionalmente las contribuciones, aplicando la tasa máxima señalada en la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, la que corresponda tratándose de las demás contribuciones, así como las cuotas compensatorias, debiendo anexar la documentación que acredite el cumplimiento de las regulaciones o restricciones no arancelarias (permisos, normas o autorizaciones), incluyendo el documento en que conste el depósito efectuado para garantizar las contribuciones y cuotas compensatorias que pudieran causarse con motivo de la operación de comercio exterior.

El régimen de elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado consiste en la introducción de mercancías extranjeras o nacionales a dichos inmuebles para su elaboración, transformación o reparación, para ser retornadas al extranjero o para ser exportadas en definitiva, respectivamente.

La introducción de mercancías extranjeras bajo este régimen se sujetará al pago del impuesto general de importación y de las cuotas compensatorias aplicables a este régimen cuando se encuentren bajo un programa de diferimiento o devolución de aranceles. El impuesto general de importación se deberá determinar al destinar las mercancías a este régimen.

En ningún caso pueden retirarse del recinto fiscalizado aquellas mercancías destinadas a este régimen si no es para su retorno al extranjero o para su exportación.

Las autoridades aduaneras pueden autorizar que dentro de los recintos fiscalizados, las mercancías en ellos almacenadas puedan ser objeto de elaboración, transformación o reparación. El retorno de los productos resultantes de los procesos de elaboración, transformación o reparación, pagarán el impuesto general de importación cuando se encuentren bajo un programa de diferimiento o devolución de aranceles.

Las empresas que requieran maquinaria y equipo para realizar la elaboración, transformación o reparación de mercancías en recinto fiscalizado de mercancías extranjeras o nacionales pueden introducirlas al país, siempre que paguen el impuesto general de importación y cumplan las regulaciones y restricciones no arancelarias aplicables a este régimen.

Los únicos que pueden llevar a cabo los trámites y todas las actuaciones y notificaciones que se deriven del despacho aduanero de las mercancías son los agentes y apoderados aduanales, quienes fungen como representantes legales de los importadores y exportadores, una vez recibida la carta de encomienda.

El agente aduanal es responsable de la veracidad y exactitud de los datos e información suministrados, de la determinación del régimen aduanero de las mercancías y de su correcta clasificación arancelaria, así como del cumplimiento de las demás obligaciones que en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias rijan para dichas mercancías, de conformidad con lo previsto por la Ley Aduanera y por las demás leyes y disposiciones aplicables.

“Aunque existen excluyentes de esta responsabilidad, entre otras cuando la misma derive de la falsedad de los datos o documentos proporcionados por su cliente, siempre y cuando el agente no hubiera podido conocer dicha inexactitud o falsedad al examinar las mercancías; de la veracidad del valor declarado cuando conserve la manifestación de valor y copia del documento en que conste la garantía en materia de precios estimados; cuando la omisión de contribuciones se deba a la aplicación de un arancel preferencial derivado de un tratado de libre comercio, siempre y cuando guarde copia del certificado de origen debidamente documentado, se cerciore de que la mercancía está amparada por el mismo y cumple con las reglas de origen aplicables. Estas excluyentes no aplican cuando el agente utilice un Registro Federal de Contribuyentes (RFC) falso.”<sup>10</sup>

El agente aduanal es responsable solidario del pago de los impuestos al comercio exterior y de las demás contribuciones, así como de las cuotas compensatorias que se causan con motivo de la introducción de mercancías al territorio nacional, en cuyo despacho aduanero intervenga personalmente o por conducto de sus mandatarios o empleados autorizados. La responsabilidad solidaria comprende los accesorios, con excepción de las multas.

Como excepción de lo anterior, los particulares podrán promover el despacho aduanero personalmente única y exclusivamente en los siguientes casos:

- Cuando el valor de las mercancías que importen como pasajeros internacionales, excluyendo la franquicia de \$300.00 usd, no exceda del equivalente en moneda nacional a mil dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas extranjeras.

---

<sup>10</sup> <http://www.aduana.cl/p4principal/antialone.html>

- Tratándose de pasajeros internacionales que traigan consigo un equipo de cómputo y su valor sumado al de las demás mercancías, no exceda de 4 mil dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas extranjera.

Las personas morales, podrán encargarse del despacho de mercancías de comercio exterior a través de apoderado aduanal, en los casos que se señalan a continuación<sup>11</sup>:

- Las empresas de mensajería y paquetería para encargarse del despacho de las mercancías por ellas transportadas, siempre que el valor de las mismas no exceda de la cantidad que establezca el reglamento.
- Los almacenes generales de deposito para encargarse del despacho de las mercancías que se destinen al régimen de deposito fiscal, así como las que se retiren del mismo.
- Las asociaciones que cumplan con los requisitos que establezca el reglamento, las cámaras de comercio e industria y las confederaciones que las agrupen, para realizar el despacho de las mercancías de exportación.<sup>12</sup>

Las personas a que se refiere este artículo serán responsables solidarias del pago de ,los impuestos al comercio exterior y de las demás contribuciones, así como de las cuotas compensatorias que se causen con motivo de la introducción de mercancías al territorio nacional o de sui

---

<sup>11</sup> [Info4.juridicas.unam.mx](http://Info4.juridicas.unam.mx)

<sup>12</sup> Artículo 172 Ley Aduanera 2003 p.143

extracción del mismo, cuando realicen es despacho de mercancías por conducto de apoderado aduanal.

Con relación al tema que nos ocupa, podemos decir que las empresas de mensajería cumplen con las características de recinto fiscalizado para prestar sus servicios dentro del recinto fiscal, caso particular UPS de México SA de CV.

Las mercancías pueden ingresar a territorio nacional por Servicio de Mensajería y Paquetería (UPS, Mexpost, DHL, Fedex, entre otras) bajo la vigilancia y control de la autoridad aduanera. Los paquetes que se envíen por empresas de mensajería y paquetería deben llegar amparados con una guía elaborada desde el origen por dicha empresa.

Estas empresas pueden promover la importación de las mercancías por ellas transportadas, siempre y cuando el valor en aduana por consignatario no exceda de cinco mil dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas extranjeras.

Las empresas de mensajería y paquetería podrán efectuar el despacho de las mercancías transportadas por ellas sin el pago del impuesto general de importación y del IVA, siempre que:

- a) El valor consignado en la guía aérea o documento de embarque no exceda al equivalente en moneda nacional o extranjera a 50 dólares de los Estados Unidos de América.
- b) No estén sujetas al cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias.

- c) Se encuentren amparadas con una guía aérea o conocimiento de embarque.
- d) Se pague la cuota mínima del DTA, establecida en la fracción IV, del artículo 49 de la LFD.
- e) Se identifique en el pedimento la clave que corresponda conforme al Apéndice 8, del Anexo 22 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2006.

“Las empresas de mensajería podrán pagar los impuestos al comercio exterior aplicando al valor de las mercancías una tasa global del 17% cuando utilicen el pedimento simplificado y asienten el código 9901.00.01, 9901.00.02 o 9901.00.05 en el campo correspondiente a la fracción arancelaria; asienten en el campo de RFC el que corresponda a la empresa de mensajería o paquetería o la clave EDM930614781 y en el campo de importador los datos correspondientes a la empresa de mensajería o paquetería de que se trate.”<sup>13</sup>

Estas tasas son aplicables a todas las mercancías excepto el calzado, la talabartería, la peletería artificial, las prendas y accesorios de vestir y demás artículos textiles confeccionados, que tienen una tasa más alta.

## **1.2. Despacho de mercancías sin ingresar a un recinto fiscalizado.**

---

<sup>13</sup> MUÑOZ ROJAS, Pablo. Los Impuestos de las Personas Físicas y Morales. p. 89.

Hablando de las mercancías en general, podemos decir que quienes importen mercancías están obligados al cumplimiento de las siguientes disposiciones:

- Llevar un sistema de control de inventarios registrado en contabilidad, que cumpla con las reglas establecidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Quien utilice los regímenes de importación temporal para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o exportación, de depósito fiscal o de elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado debe llevar un sistema de control de inventarios automatizado. Quien declare trimestralmente en términos del artículo 12, fracción III, segundo párrafo, de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, puede llevar un sistema de control de inventarios manual.
- Contar con la información, documentación y medios de prueba necesarios para comprobar el país de origen y de procedencia de las mercancías, para efectos de preferencias arancelarias, marcado de país de origen, aplicación de cuotas compensatorias, cupos y otras medidas establecidas conforme a la Ley de Comercio Exterior y tratados internacionales de los que México sea parte y proporcionarlos a las autoridades aduaneras cuando éstas lo requieran.
- Entregar al agente o apoderado aduanal que promueva el despacho de las mercancías una manifestación escrita, bajo protesta de decir verdad, con los elementos que permitan determinar el valor en aduana de las mercancías. Deberá conservar copia de dicha manifestación, obtener la información, documentación y otros medios

de prueba necesarios para comprobar que el valor declarado ha sido determinado de conformidad con las leyes mexicanas y proporcionarlos a las autoridades aduaneras cuando éstas lo requieran. También debe hacerle entrega del documento en el que conste el mandato, carta de encomienda que compruebe el encargo que le hubiere conferido al agente aduanal, mismo que podrá expedirlo para una o más operaciones o por períodos determinados, excepto cuando adopte los medios electrónicos de seguridad para encomendar operaciones de comercio exterior

- Estar inscritos en el padrón de importadores a cargo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para lo cual deben encontrarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, comprobar ante las autoridades aduaneras que se encuentran inscritos en el Registro Federal de Contribuyentes y cumplir con las disposiciones legales que regulan el ingreso y salida de las mercancías.”<sup>14</sup>

Después de esta breve introducción, podemos precisar que las empresas certificadas podrán tramitar el despacho aduanero de mercancías para su importación o exportación, sin que ingresen al recinto fiscalizado en aduanas de tráfico aéreo, siempre que las mercancías sean transportadas por empresas de mensajería que también cuenten con el registro de empresas certificadas.

Para ello, será necesario que las mercancías en la importación se presenten ante el mecanismo de selección automatizado con el pedimento

---

<sup>14</sup> <http://www.aduana.cl/p4principal/antialone.html>

validado y pagado. En el caso de pedimentos consolidados, su despacho será con la factura con el código de barras, a más tardar a las 12 p.m.

En el caso de exportación, se deberá contar con el pedimento validado y pagado, y en su caso la factura con el código de barras, antes del ingreso de las mercancías al recinto fiscal para su despacho aduanero.

### **1.3. Devolución de mercancías transferidas por empresas certificadas.**

En este aspecto, acertadamente se establece el procedimiento que deberá seguirse cuando empresas residentes en México devuelvan las mercancías que les hubieren transferido las IMMEX con registro, por haber resultado defectuosas o de especificaciones distintas a las convenidas.

Para ello, el pedimento de importación temporal que ampare la devolución a la IMMEX, deberá presentarse ante el mecanismo de selección automatizado precisamente el día en que se efectúe la devolución; y el pedimento que ampare el retorno podrá ser presentado al día siguiente, debiendo anexarse a ambos pedimentos una declaración bajo protesta de decir verdad, firmada por el representante de la empresa residente en México, que señale los motivos por los que se efectúa la devolución.

Es importante señalar, que la devolución y el trámite de los pedimentos correspondientes deberán efectuarse dentro de un plazo máximo de tres meses contados a partir del día siguiente a aquél en que se hubiera realizado la transferencia, o de seis meses en el caso de maquinaria y equipo.

Asimismo, cabe mencionar que el pedimento de retorno a nombre de la empresa que realiza la devolución, tendrá por objeto la sustitución de las mercancías por otras de la misma clase, lo cual deberá suceder en un plazo de seis meses, sin que deba pagarse el impuesto general de importación en el pedimento de importación definitiva. En ese tenor, será necesario que en el citado pedimento se transmita el número, fecha y clave del pedimento de retorno que se hubiere tramitado, en el campo de observaciones.

Finalmente, cuando se efectúen devoluciones de empresas ubicadas en la franja o región fronteriza a empresas ubicadas en el resto del territorio nacional, se deberán presentar físicamente las mercancías ante la sección aduanera o punto de revisión correspondiente, acompañadas del pedimento pagado y validado que ampare la importación temporal.

#### **1.4. Rectificación de pedimentos.**

Se precisa que, en adición a los pedimentos de importación temporal y definitiva, podrán rectificarse los pedimentos que amparen exportaciones definitivas y retornos de mercancías en los campos correspondientes a la fracción arancelaria declarada, las unidades de medida y la cantidad de mercancías.

Lo anterior siempre que la rectificación se efectúe dentro de los 90 días siguientes al despacho, que el resultado del mecanismo de selección automatizado hubiera sido desaduanamiento libre y que las autoridades aduaneras no hubieran iniciado el ejercicio de sus facultades de comprobación.

## **2. DESARROLLO LABORAL DE LA SUSTENTANTE EN UPS DE MÉXICO S.A. DE C.V.**

En 1907 existía en Estados Unidos una gran demanda de servicios privados de reparto y mensajería. Para contribuir a satisfacer esta necesidad, un emprendedor de 19 años llamado James E. ("Jim") Casey estableció en Seattle (Washington) la *American Messenger Company*. Según las cuentas de Jim, en el área de Seattle ya existían algunos servicios de mensajería, para los que él había trabajado en el pasado.

La joven empresa se centró en la entrega de paquetes para comercios minoristas, las características diferenciales del servicio general de transporte incluían llamadas para la recolección diaria, aceptación de cheques extendidos a nombre del remitente para pagar los reembolsos, intentos de entrega adicionales, devolución automática de envíos que no se podían entregar y tramitación de la documentación con servicio de facturación semanal. Quizás la característica más importante era que UPS podía proporcionar su servicio ampliado a unas tarifas comparables a la del servicio postal.

La compañía también empezó a utilizar motos para realizar algunas entregas. Durante dos años, el mayor cliente fue el Servicio Postal norteamericano, al que entregaban todo el correo especial que entraba a Seattle. En este período la empresa fue pionera en el concepto de reparto

consolidado, al combinar, en un vehículo de reparto, los paquetes dirigidos a un mismo barrio. De esta forma se realizaba una utilización más eficiente del personal y los equipos motorizados, y las tarifas se mantenían bajas.

UPS se convirtió en la primera empresa de entrega de paquetes en proporcionar servicio aéreo mediante líneas aéreas privadas.

La demanda de transporte de paquetes por avión aumentó en los años 80 y la desregulación federal de la industria del transporte aéreo creó nuevas oportunidades para UPS. Pero dicha desregulación acarreo cambios: las líneas aéreas establecidas redujeron el número de vuelos o abandonaron determinadas rutas. Para garantizar la fiabilidad del servicio, UPS comenzó a crear su propia flota de reactores de carga.

Actualmente, UPS ofrece una red internacional para pequeños paquetes y documentos en más de 185 países y territorios, sobrevolando ambos océanos, Atlántico y Pacífico. Con su servicio internacional, UPS puede llegar a más de cuatro mil millones de personas, el doble de personas que pueden conectarse a través de una red telefónica.

Con estos niveles de volumen, UPS tenía que desarrollar nueva tecnología para mantener la eficiencia, unos precios competitivos y proporcionar nuevos servicios al cliente. En UPS la tecnología abarca una increíble diversidad de equipos, desde dispositivos manuales hasta vehículos de reparto especialmente diseñados, sistemas informáticos y sistemas de comunicaciones globales.

El dispositivo manual DIAD (Dispositivo de Adquisición de Información de Entrega) que llevan los conductores de UPS, se desarrolló rápidamente

para registrar y cargar la información sobre las entregas a la red de UPS. La información DIAD incluye incluso imágenes digitales de la firma del receptor, por lo que proporciona información de los envíos en tiempo real.

Con el paso del tiempo, UPS se ha convertido en un líder en la distribución global de suministros. En UPS, la logística y distribución global incluye gestionar el movimiento de las mercancías, así como el flujo informativo y financiero que acompaña a las compañías.

Los clientes de UPS solicitaban, cada vez más, aprovechar esta experiencia, lo que finalmente llevó a la formación de las *UPS Supply Chain Solutions*. *UPS Supply Chain Solutions* es una eficiente organización que proporciona servicios de logística, transporte global, servicios financieros, de correo y consultoría para mejorar el rendimiento de los negocios de los clientes y la cadena de suministro global.

En los últimos 100 años, UPS ha experimentado una grandiosa transformación, pasando de ser una pequeña compañía de mensajería a un abastecedor principal en aire, mar, tierra y servicios electrónico así como también si cambio de imagen y de nombre inicio como *American Messenger Company*, posteriormente, *Merchants Parcel Delivery* hasta lo que hoy conocemos como UPS de México SA de CV. El más reciente cambio público vino en 2003, cuando la compañía introdujo una nueva marca de fábrica, representando una nueva UPS, más desarrollada y demostrando al mundo que sus capacidades se extienden más allá de la entrega de pequeños paquetes. La compañía dio un paso más allá, adoptando las siglas UPS como su nombre formal, otro indicador de su amplia extensión de servicios. Siempre fiel a sus orígenes humildes, la compañía mantiene su reputación de integridad, confiabilidad, propiedad de empleado, y el servicio

de cliente. Para UPS, la promesa futura de nuevos logros se avecina como el próximo capítulo a escribir de la historia de la compañía.

Es necesario considerar la importancia que tiene la transportación de mercancías, ya que los países que tienen este sistema exportan una parte significativa de su producto nacional,

Dentro del mundo actual se están dando cambios vertiginosos y trascendentes, apuntando todo hacia una interrelación comercial cada vez mayor. Tal fenómeno es resultado, de la distribución geográfica de los diversos satisfactores primarios, pues para que un país pueda tener un desarrollo, es necesario que éste comercialice, y para lograr esto, la única solución es el intercambio con otros países, lo que trae como consecuencia enriquecer a las naciones económicamente más débiles, pues generalmente son ellas quienes tienen la propiedad de los productos que inician la cadena de satisfactores.

Sobre el tema que nos ocupa quiero señalar que dentro de mi desarrollo en UPS de México, busqué la oportunidad de hacer carrera en la empresa obteniendo experiencia en diferentes áreas de importación y exportación las cuales a continuación detallo.

## **2.1. Embarques de segundo día.**

Cuando cursaba el tercer semestre de la licenciatura me inicié en el campo del comercio internacional vía aérea ingresando a UPS de México SA de CV. Mi incorporación fue directamente al área de segundo día; recibe

este nombre ya que son los embarques detenidos que no se lograron liberar de aduana en el mismo día que arribaron a México. Mi función allí fue dar asesoría aduanal a diferentes clientes de UPS y darles alternativas de solución a la problemática que llegaban a presentar sus embarques en el proceso de liberación de aduana.

En este periodo el promedio de embarques (clientes) que manejaba al día era de doce a quince clientes, pero a pesar que aparentemente fuese poco en números, el proceso de liberación era muy complejo ya que para este tiempo llevaba cuatro años de haber entrado en vigor el TLCAN y en su mayoría los importadores no tenían conocimiento exacto de cómo debía de aplicarse éste, al igual que el personal que para ese tiempo estábamos en función y aún no se nos capacitaba en este ámbito. De aquí quiero señalar que lo aprendido hasta este momento en la FES Aragón nos sirvió para aplicar los conocimientos adquiridos al caso concreto del que se tratar es decir, era la aplicación real de la teoría con la práctica de nuestra profesión.

Por lo anterior, y por el cumplimiento de las reglas y restricciones no arancelarias, los embarques podrían llegar a quedarse un poco más de una semana en el almacén. Dicha actividad, fue un proceso muy complicado para mí, ya que, estaba iniciando prácticamente la carrera en la entonces ENEP Aragón y no entendía los términos que se manejaban en aduana; mi proceso de aprendizaje fue rápido y agresivo ya que el mismo impacto del volumen de importación me obligaba a ello.

Conforme fui avanzando en los semestres fui aplicando los conocimientos adquiridos en la licenciatura, logrando así una mayor seguridad en la información que daba a mis clientes, quienes para este tiempo (año 1998) se habían incrementado a un promedio de 40 a 60

embarques por día, con un porcentaje de liberación del 50 al 60%<sup>15</sup> con una jornada de 8:00 a.m. a 18:00 p.m. (aunque esto es en teoría) porque la jornada se prolongaba según el volumen que arribara a la Aduana e ingresara al almacén.

Con relación al proceso de asesoría aduanal quiero destacar qué este es muy interesante, que realmente me apasiona, porque no solamente es orientar a las personas morales que se dedican a realizar transacciones internacionales, sino también a personas físicas que les envían regalos y otros más que compran mercancías por Internet, ya que no tienen idea de que existe un proceso aduanal y mucho menos un pago de impuestos. Esto es interesante ya que aquí coinciden problemas de derecho nacional e internacional que enfrenté satisfactoriamente.

## **2.2. Personas morales y personas físicas con actividad empresarial en importación.**

De acuerdo con el Diccionario de Derecho de Rafael de Pina: “las personas morales son las entidades formadas para la realización de los fines colectivos y permanentes de los hombres, a la que el derecho objetivo reconoce capacidad para tener derechos y obligaciones”.<sup>16</sup>

El Código Civil para el Distrito Federal, en su artículo 25 establece que son personas morales: la nación, los estados, los municipios, las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley, las sociedades civiles y mercantiles, los sindicatos las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI del apartado A del artículo 123 de la

---

<sup>15</sup> Calculo de porcentaje de liberación de embarques, de acuerdo al reporte diario que cada asesor elabora, para reporte interno de UPS de México SA de CV.

<sup>16</sup> DE PINA, Rafael y DE PINA VARA, Rafael. Diccionario de Derecho.p. 405.

Constitución Federal. Las sociedades cooperativas y mutualistas y las asociaciones distintas de las enumeradas que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquier otro fin lícito, siempre que no fueren desconocidas por la ley. La persona física llamada también natural: “es el ser humano, hombre o mujer. El derecho moderno no admite la posibilidad de la existencia de una persona que carezca de la capacidad jurídica en abstracto.”<sup>17</sup>

De acuerdo al tema que nos ocupa, las personas morales y las personas físicas con actividad empresarial:

“Son importadores que ya manejan los términos en comercio internacional, en los que hay que tener especial cuidado en la aplicación de tratados de libre comercio, verificar que su pedimento tenga el régimen de importación correcto así como sus claves, datos del importador, exportador, descripción y clasificación de sus mercancías, verificar el cumplimiento de las reglas y restricciones arancelarias y no arancelarias, datos de las facturas de importación número de guías que amparan el embarque incrementables, desglose de impuestos y documentos que se anexan al pedimento para su despacho.”<sup>18</sup>

### **2.3. Personas físicas sin actividad empresarial.**

“Son personas que llegan a recibir mercancías del extranjero que les llaman regalos ó personas que hacen compras por Internet en muy pequeñas cantidades, aquí se debe de tener mucha delicadeza en

---

<sup>17</sup> DE PINA, Rafael y DE PINA VARA, Rafael. *Op. cit.*, p. 406.

<sup>18</sup> Aduana México Procedimiento para la Importación de Mercancías. p.p. 1-29.

explicarles en qué consiste el proceso de importación y manejar una terminología sencilla de los conceptos que se explican para que se pueda dar una asesoría exitosa y con ello poder lograr la liberación de sus embarques, sin embargo, el mismo desconocimiento del proceso aduanal y sobre todo del pago de impuestos a la importación, así como las mercancías que tiene restricciones al ingresarlas a territorio nacional, puede llegar complicar la liberación de la mercancía en aduana, pasando uno como asesor por las peores ofensas, amenazas y malos tratos.”<sup>19</sup>

Con relación a lo anterior podemos decir que cuando alguna situación de este tipo se presenta, y que la misma experiencia laboral y ética profesional me han enseñado, es que hay que aprender a aprovechar los silencios de la otra parte, para saber en que momento se puede retomar la asesoría aduanal.

Lo anterior explica mi función como asesor aduanal pero basta agregar, que también para el año 1998, se tenía que hacer previo de las mercancías y etiquetar las mismas para dar un servicio mas personalizado al cliente, pero esto restaba tiempo para los demás embarques en proceso de desaduanamiento, lo cual reducía el porcentaje de eficiencia en la liberación; se formaron equipos de trabajo para buscar alternativas de solución y así agilizar el proceso de despacho, de los cuales formé parte; en un principio se buscaba asignar clientes específicos para que cada asesor pudiera especializarse en la mercancía de los importadores que le correspondían; el tipo de productos que me asignaron fueron textiles desde rollos de telas hasta los vestidos para novia, teniendo como algunos de mis clientes: Novias Pichelina, Confecciones para novia, Spossa Bella, Essence, Casa de la Novia, Distribuidora Marna, Diarq, entre otros. Los textiles son mercancías que deben de cumplir con varias restricciones que en este

---

<sup>19</sup> Administración General de Aduanas. Manual de Claves de Documento. p. 12.

periodo cambiaban constantemente; fue un proceso de aprendizaje constante para mis clientes y para mí.

Pero este procedimiento no fue del todo exitoso ya que si yo salía de vacaciones nadie más sabía asesorar a los importadores de textiles en mi área de trabajo y de igual forma sucedía en los diferentes tipos de mercancías de mis compañeros; esto causaba descontento por parte de los clientes, por ello se volvieron a crear mesas de trabajo para dar nuevas alternativas, esto fue al inicio del año 2000 y a la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (TLCUE).

La alternativa que propuse fue asignar clientes por literales mayúsculas y trabajar en equipos de dos personas, es decir, a mi compañera y a mí nos correspondían las letras I,D,P,Q,L de esta forma si por alguna situación una parte del equipo no se encontraba presente la otra tomaba el control del servicio al cliente, de esta manera ambas personas se especializaban en asesorar al cliente en la liberación mercancías específicas, las cuales eran muy constantes.

En un principio este proceso dio buen resultado; sin embargo el volumen que se manejaba entre equipos de trabajo, no era equitativo, ya que había una inadecuada distribución de clientes-trabajo, por ejemplo: dentro de las literales que a mi me correspondían estaba la "I" que incluía todas las instituciones de cualquier tipo y al equipo que le asignaban la literal "E" abarcaba todas las escuelas, por el contrario al equipo que le tocaba la "W" ó la "Z" no operaban el mismo volumen; esto se veía reflejado en los reportes de liberación de mercancías de cada uno de los equipos y se realizó un estudio para nivelar la distribución y el volumen de embarques que cada asesor manejaba; se buscó nivelar el promedio de embarques y

se designó una persona como elemento de apoyo para que aquel equipo donde se presentara una ausencia por vacaciones ó incapacidades, esta fuera quien cubriera.

Nos enfrentamos con otra problemática, la cual consistió en qué los clientes ya estaban acoplados a una forma de trabajo con el asesor que les había correspondido, y al nivelar el volumen de trabajo se tuvo que reasignar nuevos clientes, a últimas semanas del año 2000, con temporada alta no fue posible realizar cambios; por lo cual fue necesario volver acoplarnos en la forma de trabajo cliente-asesor.

“Al mencionar todo el proceso anterior me estoy refiriendo al bloque de embarques que les denominamos Normales ó Pedimento Individual, qué son aquellos embarques de importación de las personas morales ó personas físicas con actividad empresarial (es decir quienes cuentan con padrón de importadores y necesitan una clave específica de pedimento de acuerdo al tipo de importación que requieran operar).”<sup>20</sup>

#### **2.4. Embarques de Pedimentos Simplificados.**

A principios del año 2001, busqué ampliar mis conocimientos en materia de comercio internacional, solicité incorporarme al área de pedimentos simplificados. Esta es el área, que recibe los embarques con valor menor a mil dólares y mayor a 300 dólares, que maneja una sola clave de pedimento TI.

La solicitud de dicho cambio, fue para actualizarme en este tipo de importaciones, como manifiesto en líneas anteriores hay que tener especial

---

<sup>20</sup> Importación y Exportación Definitiva por Empresas de Mensajería.

cuidado en el trato al cliente ya que no conocen los términos de comercio y es necesario manejar un vocabulario fácil de comprender para que visualicen los procesos de importación.

Es muy gratificante el apoyar al cliente y buscar la mejor opción para agilizar y simplificar el proceso de despacho así como prepararlos para el trámite de envíos futuros que pudieran recibir, reitero la parte de lo gratificante que es liberar este tipo de embarques, cuando finalmente el consignatario recibe sus mercancías en el servicio puerta a puerta y como asesor recibo la llamada agradeciendo mi servicio, por supuesto que esto alegra mucho el día y me motiva demasiado, cuando esto sucede valoro mucho ser internacionalista ya que el aprendizaje adquirido en la licenciatura para obtener la habilidad de negociar, me da las herramientas suficientes para poder manejar situaciones en las que de repente los clientes no quieren cooperar en la liberación de sus embarques.

La técnica que apliqué para incrementar mi porcentaje de liberación fue: que sobre los documentos que se les solicitaba a los clientes para despachar sus mercancías, les indicaba las correcciones necesarias de una forma muy clara como tenían que estar elaborados los documentos, se los enviaba por fax, solicitando transcribieran la información de estos y los firmaran, claro que no todos contaban con fax y mucho menos con correo electrónico; incluso nosotros mismos para este tiempo aún no teníamos esta herramienta, motivo por lo que toda la asesoría era vía telefónica dedicándole el tiempo suficiente para que el cliente y la que suscribe elaboráramos y revisáramos juntos sus documentos, y en los casos en que (desafortunadamente aún existen) no sabían escribir definitivamente la mejor vía era solicitarles que buscaran a una persona que les apoyara para

que yo pudiera explicarle a estos terceros como elaborar los documentos, el motivo siempre fue buscar soluciones.

Cabe señalar que no todo era exitoso, se presentaron casos de embarques que tenían demasiadas restricciones a su importación; ejemplo de esto son las mercancías de origen chino, pornografía, medicamentos, reactivos, semillas, confitería por mencionar algunos. a única opción viable al no poder contar con los permisos necesarios, fue abandonarlos (En forma expresa se le solicitaba al cliente la autorización de abandono) para posteriormente entregar la mercancía correspondiente al departamento de seguridad de UPS; y así no demorar el despacho de todo su embarque ó provocar el retorno de toda la mercancía; hago mención que UPS al ser empresa de mensajería y no cobrar cuenta de gastos para agente aduanal (lo cual es una de las ventajas de utilizar a UPS) no hace operaciones especiales tales como realizar una subdivisión, me refiero concretamente a liberar una parte y retornar al país de origen la mercancía con restricciones ya que esto implicaba buscar un embalaje, reempacar y aplicar el cobro de un flete de retorno, que son costos para empresa y cliente así como designar a una persona que desempeñara esta función por lo cual se buscaba negociar con el consignatario y/o remitente la mejor opción a modo que no afectase tanto al cliente.

## **2.5. Exportación.**

Nuevamente, al pretender ser mejor día a día como persona y como asesor aduanal, solicité formar parte del área de exportación

desempeñando la actividad de asesor en esta materia, pero en esta área mi función fue un poco más sencilla ya que los exportadores no estaban sujetos a restricciones, la función primordial fue verificar que los documentos que acompañan a la carga de exportación fueran correctamente elaborados, me refiero a la carta de instrucciones, al certificado de origen, la guía aérea y para algunos embarques la hoja de seguridad ó **material safety data sheet**, que es el documento que da las características físicas de los componentes de productos químicos, esta particularidad se trabajaba con el apoyo del área de operaciones aéreas quienes, verificaban el manejo y transporte de este tipo de productos y confirmar si cumplían con los requisitos para poder ser exportados vía aérea; una vez que este documento era aprobado se le confirmaba al exportador la respuesta positiva y en caso de que no fuera así se solicitaba el desistimiento del embarque de aduana para ser regresado al embarcador.

21

No solamente los productos químicos corrían este riesgo sino también paquetes que no cumplían con los requerimientos de empaque y embalaje; como por ejemplo: una mercancía que fuera envuelta y resguardada o empacada en una caja de aceite la cual no se puede transportar vía área, aunque el contenido no fuera aceite por su empaque se tenía que desistir, paquetes también que contienen carnes secas, medicamentos, dulces típicos, mole, champú, cremas corporales que no cuentan con el permiso de la FDA (**Food and Drugs Administration**); uno de mis logros de esta área fue que los embarques que no tuvieran este tipo de productos en su interior y que solamente el problema fuera su empaque, como alternativa de solución para no generar costos a UPS en regresar paquete y

---

<sup>21</sup> Desistimiento: consiste en hacer un escrito a la aduana solicitando la salida de mercancías del recinto fiscal sin tener que cruzar sistema automatizado de selección ya que no se procesarían para despacho aduanal.

posteriormente ir a recolectar y agilizar tiempos de exportación fue reempacarlos en el almacén; es decir volteaba las cajas para que no tuviesen señalización de mercancías peligrosas en el entendido de que contenido no lo fuera; este proceso ayudó a que este tipo de embarques se exportaran el mismo día que ingresaban al recinto fiscal, aprendí a presentar mercancía al cotizador; esto consiste en separar la mercancía de los embarques e informarle las características físicas de la mercancía que contenía cada uno para agilizar su cotización, esto en el caso de los embarques que requerían un pedimento individual, que no eran despachados pedimentos globales ó consolidados y en mercancías de difícil clasificación y cotización.

En exportación participé aproximadamente un año, ya que se me solicitó integrarme al área de preliberación lo que es retomar la importación de mercancías.

### **3. PERSPECTIVAS DEL SISTEMA AUTOMATIZADO DE LA PRE-LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS EN MÉXICO (2007-2008).**

A partir del nuevo milenio que estamos viviendo, empresas vinculadas con el comercio internacional decidieron reformar sus estructuras y tomar ventaja de algunas prácticas que ya otros países del primer mundo venían utilizando para volver eficientes y mejorar sus procesos aduanales de comercio exterior.

Tal es el caso de la Pre-liberación, nombre que ya las organizaciones y empresas beneficiadas han adoptado la palabra Pre-liberación, como la forma automatizada de liberar o requerir el reconocimiento aduanero del total de la mercancía contenida en una aeronave, embarcación, ferrocarril o contenedor terrestre sin tener necesariamente la mercancía físicamente en el puerto de entrada sino en cualquier punto en tránsito anterior, comúnmente en el origen o puerto inmediato anterior.

Es así como la Pre-liberación permite a algunas aduanas facilitar, agilizar y liberar la mercancía a la entrada de sus países, detectando de forma automática y reduciendo el error humano de no detectar a tiempo prácticas desleales de comercio exterior.

Países como Estados Unidos de Norteamérica, España, Alemania, Londres, Japón, Francia e Inglaterra utilizan la Pre-liberación como una herramienta también para detectar posibles embarques riesgosos o que atenten contra la seguridad de su población. Las autoridades aduanales de estos países desean estar bien informados del tipo, calidad y cantidad de mercancía que recibirán en sus puertos de entrada y aprovechan las ventajas de la Pre-liberación para detectar antes que dicha mercancía toque

su territorio nacional y así detener e impedir que dicho embarque se importe y distribuya. Aún cuando el embarque haya sido recibido en alguno de sus puertos de entrada, la Pre-liberación les ayuda a rastrear la ubicación del puerto de entrada y así contener el embarque hasta ser inspeccionado parcial o totalmente por las autoridades aduanales<sup>22</sup>.

En México, la Autoridad Aduanera ha llamado formalmente a la Pre-liberación como *Importación Express*. Con este nombre inició a nivel pruebas, durante Septiembre del 2004 y Mayo del 2005, colaborando con UPS de México SA de CV. Durante este periodo la colaboración entre la empresa privada y la Autoridad Aduanera fue muy intensa: [...] antes de la fase de pruebas, hubieron una serie de reuniones entre ambas partes para definir los procedimientos y los recursos necesarios para la implementación de la Pre-liberación pero la Autoridad Aduanera mostró un gran interés en todo momento de sacar adelante este proyecto [...] Comentó Orlando González, Director de Ingeniería de UPS en entrevista sobre la Pre-liberación en México.<sup>23</sup>

El mayor reto de la Pre-liberación no es ni ha sido una cuestión técnica o tecnológica de transferencia de información ni tampoco la asignación de recursos, pues ahora sabemos que la Pre-liberación nos brinda ahorros operativos [...] El mayor reto de la Pre-liberación en México es la cultura laboral de sus instituciones y quienes laboran en ellas pues aunque la misma Autoridad Aduanera ha brindado muchas facilidades para este proyecto, existen muchas barreras culturales con la que hay que seguir trabajando,<sup>24</sup> comentó Orlando González, quien ha liderado este proyecto

---

<sup>22</sup> Normatividad Interna de UPS de México SA de CV.

<sup>23</sup> SIQUEIROS, José Luis. *La Preliberación de Mercancías*. p. 89.

<sup>24</sup> Entrevista a Orlando González, Director de Ingeniería de UPS de México, el 30 de marzo de 2007.

desde sus inicios y que continúa dedicando una gran atención y tiempo para su logro.

Este comentario nos plantea la problemática de si México cuenta con una infraestructura suficiente y la cultura organizacional para poder competir ya no sólo con los países que tiene al Norte sino con países de Sudamérica, que vienen mejorando cada vez más sus prácticas de Comercio Internacional, tal es el caso de Chile, Brasil y Argentina.

Considero que las autoridades e instituciones mexicanas deben estar listas y preparadas para apegarse a una práctica mundial como lo es la Pre-liberación porque de lo contrario, tendrán que utilizar la *Importación Express* como el esquema mexicano de Pre-liberación. Por ello, deben comprometerse realmente a actualizarse no sólo en Tecnologías de la Información sino en reformar su enfoque del comercio internacional.

Por ello, debemos incentivar a las empresas mexicanas que comercian internacionalmente a que se preparen e informen sobre prácticas de liberación de los países desarrollados. Es conveniente que las autoridades encargadas de esta práctica se apeguen a los esquemas internacionales, pero sobre todo, deben estar dispuestas a invertir en tecnología para su pronta expeditación.

### **3.1. La Pre-liberación de mercancías: utilización de la tecnología de información en la Pre-liberación (periodo de pruebas Enero-Marzo 2004).**

La tecnología de información no sólo ha contribuido a que la industria de la manufactura, agricultura, petróleo y construcción se beneficien de procesos más ágiles y sencillos que permiten automatizar tareas

monótonas, rutinarias y en algunos casos riesgosos para la salud humana y que no agregan valor en su cadena productiva y aumentan el porcentaje de error humano.

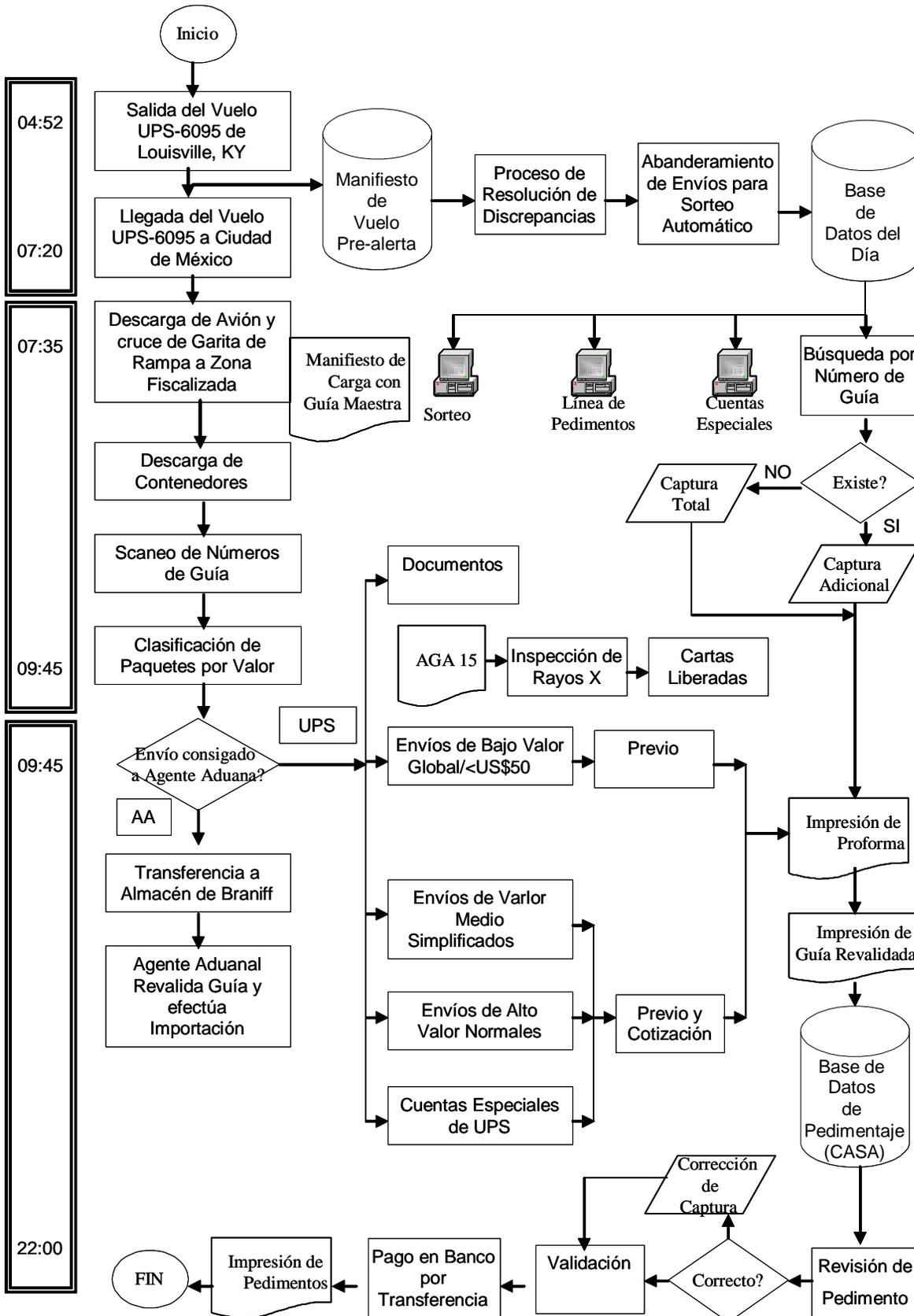
El concepto básico de la Logística, implica el flujo físico de mercancía y el flujo de la información que debe acompañar a esta mercancía para su entrada, almacenaje, distribución y transporte, custodia y salida que en todo momento debe estar disponible para agilizar sus movimientos a través de toda su cadena de suministro.

Dependiendo de la modalidad de embarque, ya sea este marítimo, aéreo o ferroviario, tradicionalmente esta información se puede encontrar en un conocimiento de embarque, guía aérea, lista de embarque, factura, y otros más documentos oficiales y no oficiales que aglomeran esta información en papel para ser utilizada por diferentes entidades que pueden ser Autoridades Aduaneras, Autoridades Aeronáuticas, Agentes Aduanales, Importadores y Transportistas.

Es en este preciso Flujo de Información que acompaña a la mercancía donde la Tecnología de Información aparece y hace disponible esta información de forma segura, oportuna y confiable a cualquier entidad con autoridad a través de una terminal de computadora conectada a Internet.

(Véase el Anexo 2)

ANEXO 2: Tecnología de Información en la Pre-liberación.



Mientras la Autoridad Aduanera de Estados Unidos (*US Customs and Border Protection*) está celebrando su quincuagésimo aniversario de la Pre-liberación, en México apenas se cumplirán 3 años desde que la Autoridad Aduanera (SAT) comenzó a efectuar sus primeras prácticas de Liberación Express en la Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Después de largas jornadas de cabildeo sobre los procedimientos y prácticas que deben observar las compañías particulares que cumplan los requerimientos para poder efectuar la Liberación Express o Pre-liberación, por fin en Octubre del 2003 se emite en el Manual de Operación Aduanera (MOA) los requerimientos para que una compañía de mensajería y paquetería internacional despache mercancía a la importación de forma Express.

*United Parcel Service* de México, S.A. de C.V., con un equipo interdisciplinario de especialistas que trabajó desde el cabildeo con la Autoridad Aduanera se dá a la tarea de cubrir todos los requerimientos legales y sistemáticos para poder llevar a cabo un período de pruebas de 3 meses: de enero 2004 a marzo del mismo año.

Dentro de los requerimientos sistemáticos solicitados por la Autoridad Aduanera fueron:

- Contar con una plataforma de generación, almacenamiento y transferencia de información confiable y a prueba de *hackers*.
- Capacidad para encriptar y desencriptar archivos para su envío y recepción a los servidores del SAT.

- Contar con toda la información de los envíos cargados en la aeronave por lo menos una hora antes de que ésta aterrizará en territorio nacional.
- Contar con flota propia de aeronaves y cuando menos 10 unidades.
- Ser una compañía de mensajería y paquetería dedicada a los envíos Express.
- Contar con todos los recursos de *hardware* y *software* que el SAT designe para la operación de la Pre-liberación.

De esta forma, UPS buscó cumplir a tiempo con estos requerimientos y así se iniciaron las pruebas de pre-liberación en enero del 2004.

Quiero destacar que UPS fue la primera compañía particular que se le concedió el permiso para iniciar pruebas de Pre-liberación. Dado que fue la primera compañía y del éxito de estas pruebas dependía que la Autoridad Aduanera permitiera el establecimiento de la Pre-liberación como una práctica común.

Por lo anterior, UPS decidió reunir a un equipo de trabajo formado con parte de su personal más capacitado para ejecutar el despacho de la Pre-liberación. Afortunadamente forme parte de este equipo y se nos conscientizó de la importancia de estas pruebas por parte de la Gerencia de Aduana y los Líderes del Proyecto.

Las pruebas iniciaban desde las 5:00 a.m. debido a que el avión que parte del Centro de Distribución de UPS en Estados Unidos tiene un horario itinerario de salida de las 3:40 a.m. del aeropuerto Standinford Field de Louisville, Kentucky (SDF) y un horario estimado de llegada de las 7:10 a.m. al aeropuerto de la Ciudad de México.

Por procedimiento de la regulación norteamericana llamada *Customs Trade Act*, todas las compañías aéreas de carga deben, en cada puerto en origen, completar la información que será o ha sido cargada al avión por lo menos 45 minutos antes de cerrar las puertas del avión e iniciar su preparación para su despegue.

En promedio a las 4:25 a.m. la información debe quedar depositada y disponible en los servidores de UPS en EE.UU. Una vez ahí se transfieren al servidor de UPS de México de forma electrónica para ser procesada.

Así, alrededor de las 4:50 a.m. la información queda disponible en el servidor de UPS de México donde el personal de Sistemas la filtra y procesa en aplicaciones de tipo Web Service para que el personal de Importación de UPS pueda tener visibilidad de la información en un ambiente amigable de computación.

Dentro de las actividades del personal de Importación que ejecutan sobre la información de los envíos cargados en la aeronave son las siguientes:

- Completar datos u omisiones de información.
- Traducir los datos de los envíos de inglés a español.
- Agrupar los envíos en pedimentos de treinta envíos cada uno.

- Captura, validación, pago e impresión de pedimentos.

Es importante mencionar que toda esta información se efectúa de manera virtual, esto es, que la mercancía no está presente físicamente pues en el momento que ocurren estas actividades, la aeronave de UPS apenas viene en camino para arribar de forma estimada a las 7:10 a.m., al aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

La Autoridad Aduanera solicitó recibir la información en pedimentos a través de su Sistema Automatizado de Armonización (SAAI) por lo menos 30 minutos antes de que la aeronave tocara suelo nacional. Así que el éxito de estas pruebas giraba a alrededor de entregar la información completa, correcta y a tiempo.

Bajo estas circunstancias la presión fue muy alta pues el más mínimo error podría provocar que las pruebas se cancelaran o se exigieran más controles a la operación para asegurar la fidelidad de la información.

Una vez entregada la información y depositada en forma de pedimentos en el SAAI, sólo restaba esperar la llegada del avión e iniciar la descarga física de la mercancía. Los sistemas de UPS permiten identificar exactamente en qué contenedor está cargado determinado envío. Cuando la mercancía llegaba al Almacén Fiscalizado de UPS, el Supervisor de Descarga se daba a la tarea de dar prioridad a los contenedores aéreos que contenían la mercancía pre-liberada para poder reunirla, completarla y cargarla en un vehículo dedicado.

Este vehículo se presentaba ante el sistema automatizado y por ser mercancía pre-liberada pasaba sin reconocimiento por sistema. Una vez en

el Segundo Reconocimiento la mercancía era contada para asegurar que las piezas que se habían indicado en el pedimento se cotejarán físicamente y se efectuaba un muestreo de números de guía para cerciorarse de que la mercancía descrita estaba incluida correctamente.

Al mismo tiempo y dentro del Almacén Fiscalizado, se daban a la tarea de reunir la mercancía que la Autoridad Aduanera había requerido para su inspección.

Esta selección la hacía de forma parametrizada, esto es que, asignando determinados parámetros a cada campo de datos le asignaba un valor y de esta forma asignaba un valor 0 un dato irrelevante y 1 a un dato relevante. Por ejemplo, le asignaba valor 1 a la mercancía de origen china y cuya descripción fuera calzado de piel o ropa. Asignaba también un valor de 0 a la mercancía cuya descripción fuera documentos y valor de \$1 dólar.

Es aquí donde entra la Administración del Riesgo como parte de una de las prácticas de primer mundo para la detección y selección de mercancía que entra a su país. La Administración del Riesgo es un conjunto de técnicas probabilísticas aunado a la selección intencionada de parámetros para poder localizar y detectar envíos de alto riesgo o que incurran en penalizaciones aduanales.

“La Administración del Riesgo ha venido a ser uno de los elementos más importantes que ha brindado a las autoridades aduanales alrededor del mundo la certeza de detectar a tiempo la mercancía ilícita o factible de poner en peligro la seguridad dentro de sus fronteras ya sean armas de fuego, de bio-terrorismo, bombas y otros elementos indeseables.

Recordemos que entre Estados Unidos de Norteamérica y Canadá celebraron ya su quincuagésimo aniversario de utilizar a la pre-liberación sin embargo la administración del riesgo se implementó apenas en 1995 tomando en cuenta los avances en la Tecnología de la Información.”<sup>25</sup>

Afortunadamente las pruebas de Pre-liberación en UPS fueron exitosas y la Autoridad Aduanera permitió su implementación y difusión para que más compañías dedicadas a los envíos Express pudieran beneficiarse de sus ventajas.

### **3.2. Status de la Pre-liberación a finales de 2006.**

Después de las pruebas satisfactorias a inicios de 2004 y después de casi dos años de haberse implementado, UPS ha podido transferir estos beneficios a sus clientes reduciendo el tiempo de entrega de su mercancía de importación menor a \$50 dólares en dos días a un día únicamente pagando un gasto accesorio adicional de \$35 pesos + IVA.

Esto trajo como consecuencia que más clientes confiaran en los servicios de UPS y eligieran sus servicios.

Pero no sólo UPS fue la única compañía internacional en beneficiar a sus clientes, también otras empresas competidoras de su competencia comenzaron a aprovechar estas prácticas de Pre-liberación un año después a inicios del 2005, tal es el caso de DHL y FedEx.

---

<sup>25</sup>NEWS/MEDIA: **U.S. Customs Service Celebrates 50th Anniversary of Preclearance Operations.** (Tuesday, Agosto 13, 2002). Customs & Border Protection Headquarters. Office of Public Affairs 1300 Pennsylvania Ave., N.W. Room 3.4A Washington, D.C. 20229.

Pero como resalta Orlando González en entrevista del 18 de Diciembre del 2006: "...hemos logrado, en cierta medida, comprobar a la Autoridad Aduanera que sí es posible modernizar sus procesos sin tener que poner en riesgo la recaudación de impuestos y así conseguir que los clientes del mercado global no sólo los de UPS que pagan sus impuestos correctamente se vean beneficiados".<sup>26</sup>

Estando en el área de preliberación, me sentí muy orgullosa de mi trabajo, ya que se me solicitó incorporarme una vez más al área de segundo día, que para este entonces ya recibe el nombre de Normales (por el tipo de pedimentos que se manejan).

Con enorme motivación continué dando asesoría aduanal obteniendo como resultado un excelente equipo de trabajo entre clientes y yo como asesor, logrando llegar hasta un 80% de liberación en un promedio de 40 a 45 embarques por día, esto fue que seguí aplicando mi forma de solicitar correcciones vía fax y con una herramienta más de trabajo que fue el correo electrónico personal; así enviaba las correcciones al cliente y al día siguiente sin la necesidad de contactarlos ya tenía la información correcta tanto en fax como en correo electrónico; así los embarques se turnaban a revisión con el agente aduanal para cuadrar datos de pedimento, con previo y documentos anexos, para posteriormente turnarlos a validación y pago; es decir, prepararlos para cruzar sistema automatizado; cabe señalar que para poder llegar a tener un buen equipo de trabajo entre clientes y yo como asesor no fue tarea nada fácil, ya que el proceso tuvo diferentes obstáculos que el mismo importador provocaba, debido a que algunos clientes se acostumbraron a que otros agentes aduanales les elaboraran todos los

---

<sup>26</sup> Entrevista realizada a Orlando González, Director de Ingeniería de UPS de México el 30 de marzo de 2007.

documento u omitieran errores en los documentos, lo cual UPS no permite; en mi función de asesor no podía ignorar ni dejar pasar, es muy diferente el trabajar sobre sus mismos documentos incorrectos señalarles la información correcta al hecho de que yo elaborara todo el documento, este proceso me atrevo a llamarle educar al cliente, lo cual para mi fue exitoso; en el área de normales estuve durante año y medio más.

Actualmente formo parte del área de asesoría aduanal y logística de UPS, ya no trato en directo con los paquetes, mi función es seguir dando asesoría aduanal en las dudas que lleguen a tener los importadores debido a mi experiencia en el manejo de importaciones, pero ahora ya no solo de la aduana de la Ciudad de México, sino también de Guadalajara, Monterrey, Ciudad Juárez y Tijuana. También me encargo de verificar la logística y rastreo de los envíos para cumplir con el servicio puerta a puerta, así como cotizar fletes tanto nacionales como internacionales y los diferentes tiempos en tránsito, siempre buscando la opción más óptima para el cliente y para UPS buscando aplicar el termino “ganar, ganar”.

En esta misma área también doy asesoría, cursos de Aduana, el primero que impartí fue con un promedio de 40 personas, actualmente lo imparto para las personas de nuevo ingreso, y apoyo en aclarar las dudas que tengan mis compañeros en general.

Es muy frecuente que, los embarques con valor menor a \$300.00 usd haya muchas dudas sobre como liberarse de Aduana, sobre todo porque en gran porcentaje son para personas físicas que no están familiarizadas con los procedimientos aduanales, por lo cuál se debe de tener especial cuidado en explicar este proceso.

Un embarque con valor de \$149.00 usd por el proceso de pre-liberación debe de despacharse de aduana como pedimento global, el cliente considera debe de pagar un monto bajo de impuestos, porque el cargo por derecho de tramite aduanal, la prevalidación y validación de pedimento, se divide entre la cantidad de embarques que se manejen en ese pedimento, siempre que no excedan los \$5000.usd como manifiesta la clave de pedimento T1.<sup>27</sup>

El cliente llamó a UPS solicitando se le explicará porque se le estaba cobrando \$1350.51 pesos, cuando efectuo un pago en una importación anterior por el mismo monto había pagado menos de \$400.00 pesos, al revisar su proceso de despacho aduanal, se confirmó que el embarque se había liberado como pedimento T1, pero a diferencia de su embarque anterior; en esta ocasión su proveedor le estaba agregando a la factura para efectos de Aduana un incrementable, que este fué el costo de su flete por \$221.18 usd su valor de factura fue de \$370.00 usd y para efectos de manejar una pre-liberación por exceder de los \$300.00 usd ya no se podía aplicar. Por lo anterior se tuvo que elaborar un pedimento solo para este cliente, esto motivó que el cliente pagara el solo los cargos de Aduana, Derecho de Tramite Aduana (DTA), pre-validación y validación de pedimento, incrementando a la vez el IVA.

Para efectos de Aduana se toma en cuenta el valor de factura, no el valor de la mercancía, esta fue la duda y descontento del cliente, a diferencia de su embarque anterior, en el que el proveedor no había agregado el flete en factura, una vez que se le explicó al cliente la diferencia de cómo se manejan lo valores en Aduana, y los cargos que aparecen en su factura; estuvo de acuerdo en el monto que se estaba cobrando y así en

---

<sup>27</sup> Servicio de Administración Tributaria “Manual de Claves de Documento” p.27

embarques futuros ya tendría el conocimiento de cómo manejar sus importaciones.

Antes de dar una respuesta al cliente, como asesores tenemos que agotar todas las herramientas que tenemos en el sistema interno de rastreo de embarques, así como el conocimiento de procesos aduanales para poder dar una respuesta segura y confiable en la solicitud de ayuda.

## CONCLUSIONES

Los cambios científicos, comerciales, tecnológicos y económicos que vive el mundo, requieren que nuestro país esté acorde a los movimientos antes mencionados para hacer de esta una nación competitiva que lo ponga a la par con los países desarrollados en materia de comercio y con empresas de mensajería.

Las empresas de mensajería comprenden todos aquellos medios de transportación de mercancías que agilice ya sea por vía comercial, telefónica, redes informáticas y equipos inalámbricos para desplazar mercancías y todo lo que esto conlleva, para hacer eficaz de manera global los negocios realizados entre personas físicas y morales que integran la economía mundial.

Las empresas de mensajería en la actualidad, están cobrando auge para facilitar el comercio en todo el mundo en la entrega de paquetes y mensajería expres que hace que día a día se muevan grandes capitales sin necesidad de transportarse los dueños o encargados de dichas empresas.

La globalización de la economía mundial, fue parte medular para orillar a las empresas de paquetería y mensajería nacional e internacional a buscar un proceso de cambio en dichas técnicas mediáticas e invertir recursos para modernizar su infraestructura y así ofrecer un mejor servicio y competitividad.

Las empresas antes citadas son de gran importancia en el desarrollo de las Pymes ya que asesoran de manera gratuita en materia de

exportación y en el manejo de las herramientas tecnológicas que se utilizan actualmente para solicitar, rastrear y controlar todos sus servicios.

La pre-liberación de mercancías consiste en anticiparse las empresas de mensajería a las demandas de los clientes fortaleciendo así, los niveles de servicio.

El transporte de carga ha sido considerado como un factor para el desarrollo económico de los países, pues de este depende que las mercancías que se trasladan de un lugar a otro, lleguen a su destino en las mismas condiciones en las cuales fueron embarcadas.

La consolidación de carga es una modalidad de transporte que actualmente es utilizado en el comercio internacional, ésta, tiene como función, el envío, previo acondicionamiento, de uno o varios bultos en una unidad de carga o lo que es lo mismo, transportar carga de una forma exclusiva, desde el punto de origen, a un punto de destino para ser entregada a los consignatarios finales, y si a esto, agregamos que mediante una empresa de mensajería, no sólo se tiene la forma de transportar mercancías sino también, se cuenta con la facilidad de hacer el proceso para despachar mercancías de aduana sin costo adicional, de cuentas de gastos por el uso de un agente aduanal, con la seguridad de recibir los embarques de una forma rápida y segura por un medio efectivo para la liberalización del comercio internacional.

El futuro del comercio internacional en este siglo, dependerá en gran medida de la aplicación y buen funcionamiento de las empresas de mensajería en la preliberación de mercancías, razón por la cual, proponemos que las empresas que estén funcionando en México estén

acordes con las necesidades económicas, comerciales y sociales de los mexicanos.

Lo anterior lo lograremos llevando a cabo las prácticas de comercio internacional, pero sobre todo poniendo interés en las relaciones internacionales que en lo personal, lo logré al poner en práctica los conocimientos adquiridos en la carrera como internacionalista y asesor aduanal dentro de UPS, lo cual, me ha servido para desarrollarme como persona y como profesionalista en materia de comercio internacional.

## ANEXO 1.

### GLOSARIO.

Ad Valorem	Arancel basado en un porcentaje del valor de la carga.
Aduana	Unidad administrativa encargada de la aplicación de la legislación relativa a la importación y exportación de mercadería, como el control del tráfico de los bienes que se internan o externa de un territorio aduanero, realizando su valoración, clasificación y verificación, y de la aplicación y la fiscalización de un régimen arancelario y de prohibiciones.
Antidumping	Derecho que intenta desalentar o prevenir el dumping; normalmente el objetivo es el de imponer un derecho que equivalga a la diferencia entre el precio de venta de los bienes en el país de origen, y el precio de venta en el país del importador.
Arancel	Impuesto o derecho de aduana, que se cobra sobre una mercancía cuando ésta se importa o exporta.
Carga	Se denomina así a aquellas mercaderías que son objeto de transporte mediante el pago de un precio. También se puede denominar carga a las mercaderías que un buque, un avión u otro tipo de vehículo transportador, tiene en su bodega o depósito en un momento dado.
Carga unitarizada	Cabe entender por unitarización de una carga a la reunión o agrupación de cierto número de artículos o bultos en un solo conjunto con el propósito de facilitar su manipulación, estiba, almacenamiento, transporte o utilización posterior de su contenido.
Certificado de origen	Es un formato oficial mediante el cual el exportador de un bien o una autoridad certifica que el bien es originario del país o de la región por haber cumplido con las reglas de origen establecidas. Este documento se exige en el país de destino con objeto de determinar el origen de las mercancías.
CFR. Cost And Freight.	Incoterm. "Coste y flete" significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque. El vendedor debe pagar los costes y el flete

necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, pero el riesgo de pérdida o daño de la mercancía.

CIF. Cost  
Insurance And  
Freight.

Incoterm. "Coste, seguro y flete" significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido. El vendedor debe pagar los costes y el flete necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, pero el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier coste adicional debido a sucesos ocurridos después del momento de la entrega, se transmiten del vendedor al comprador. No obstante, en condiciones CIF, el vendedor debe también procurar un seguro marítimo para los riesgos del comprador por pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

Consignatario:

Persona designada por el expedidor del Producto para que se haga cargo de ella y la entregue al importador; el consignatario y el importador podrán ser la misma persona física o ideal, si así lo determina el remitente de la misma.

Contenedor:

Embalaje metálico grande y recuperable, de tipos y dimensiones acordados internacionalmente.

Consolidación:

Combinación de varias cargas pequeñas en un embarque unitario para aplicar las tasas portuarias correspondientes a los recipientes completos de carga.

Daf. Delivered at  
Frontier:

Incoterm. "Entregadas en frontera" significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es puesta a disposición del comprador sobre los medios de transporte utilizados y no descargados, en el punto y lugar de la frontera convenidos, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante, debiendo estar la mercancía despachada de exportación pero no de importación.

DDP. Delivered  
Duty Paid

Incoterm. "Entregada derechos pagados" significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía al comprador, despachada para la importación y no descargada de los medios de transporte, a su llegada al lugar de destino convenido. El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo DDU, pero

además paga los derechos de la importación de la mercancía. Supone la mayor obligación y riesgos para el vendedor dentro de los Incoterms.

DDU. Delivered Duty Unpaid.	Incoterm. "Entregada derechos no pagados" significa que el vendedor realiza la entrega de mercancía al comprador, no despachada de aduana para la importación y no descargada de los medios de transporte, a su llegada al lugar de destino convenido. El vendedor debe asumir todos los costes y riesgos contraídos al llevar la mercancía hasta aquel lugar.
Derechos de Aduana:	Impuestos que gravan las mercancías que ingresan a un país. Están establecidos en el arancel aduanero y/o en la legislación vigente.
DES. Delivered Ex Ship.	Incoterm. "Entregada sobre buque" significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es puesta a disposición del comprador a bordo del buque, no despachada de aduana para la importación, en el puerto de destino convenido.
Dumping:	Venta de productos de un país a otro a precios inferiores a los de exportación establecidos o por debajo de los costos de producción en el país de origen.
Embalaje:	Protección de las mercaderías durante todas las operaciones de transporte y manejo que supone el proceso de exportación, de modo que lleguen a manos del cliente final, en el extranjero, en las mejores condiciones.
Embarque:	Carga en un vehículo o nave.
Exportación:	Desde un punto de vista comercial se entiende por tal la salida de una mercancía de un territorio aduanero, ya sea en forma temporal o definitiva.
EXW. WORKS:	EX Incoterm. En fábrica significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor o en otro lugar convenido (es decir, taller, fábrica, almacén, etc.), sin despacharla para la exportación ni cargarla en un vehículo receptor.
Factura Proforma:	Es una prefactura entregada por el exportador al importador, con el objetivo de dar a conocer al importador con exactitud el precio que pagará por las mercancías y la forma de pago. Cuando el

	importador la remite firmada al exportador da aceptación a la misma.
FAS. Free Alongside Ship:	Incoterm. "Franco al costado del buque" significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es colocada al costado del buque en el puerto de embarque convenido.
FCA. FREE CARRIER-NAMED PLACE.	Incoterm. "Franco transportista" significa que el vendedor entrega la mercancía, despachada para la exportación, al transportista nombrado por el comprador en el lugar convenido.
Fecha de Embarque:	Es aquella que se estipula en la declaración de exportación. Se registra también en el Conocimiento de Embarque, Guía Aérea o Carta de Porte emitida por la respectiva empresa de transporte. A partir de esta fecha se establecen los plazos dentro del proceso de exportación.
FOB. FREE ON BOARD.	Incoterm. "Franco a bordo" significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador debe soportar todos los costes y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde aquel punto. El término FOB exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación.
IATA:	Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
Importación:	Se refiere a la entrada de mercancías de procedencia extranjera en un territorio aduanero.
Incoterms:	Son reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional. Su objetivo es establecer criterios definidos sobre la distribución de gastos y transmisión de riesgos, entre exportador e importador. Hay 13 términos: EXW, FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ, DAF, DDP, DDU, FCA, CPT, CIP. Los Incoterms regulan: la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de los costes, los trámites de documentos. Pero no regulan: la forma de pago ni la legislación aplicable. Su uso no es obligatorio.
Manifiesto:	Relación detallada de todo el cargamento de un transporte, que debe ser presentada por el transportista a las autoridades competentes que se

la requieran. Este documento contiene detalle de marca, número, especie de mercadería, kilos, cargadores, consignatario o cualquier otra información que pueda ser requerida por la autoridad aduanera o consular en los países de exportación y/o importación.

**País de Origen:** Por tal se entiende, si se trata de productos naturales, allí donde son producidos, y si de manufacturas, el lugar donde se ha efectuado la transformación para darles la condición con que son introducidas en el país importador.

**País de procedencia:** Se entiende el país del cual llega directamente la mercadería, sin considerar si fue producida o manufacturada en él.

**Régimen Aduanero:** Tratamiento aplicable a todas las mercaderías sujetas al control de la aduana, respecto de las leyes y reglamentos aduaneros y de conformidad a su naturaleza y al objetivo de cada operación.

**Restricciones o prohibiciones aduaneras:** A las franquicias aduaneras se les suele oponer numerosos procedimientos de restricciones del comercio de importación y exportación; estas prohibiciones pueden ser generales, limitadas, permanentes o temporales, se explican por diversas finalidades: fiscales, protección industrial o comercial, protección de la salud pública, defensa de la propiedad intelectual o artística, etc.

**Salida temporal. Exportación temporal:** Régimen suspensivo de derechos, al amparo del cual determinadas mercancías, nacionales o nacionalizadas, pueden salir temporalmente del país sin incurrir en las obligaciones que causaría su exportación, siempre que sean perfectamente individualizables e identificables, y que los interesados se comprometan a retornarlas dentro de los plazos reglamentarios.

**Salvaguardas:** Medidas excepcionales de protección que utiliza un país para proteger temporalmente a determinadas industrias nacionales que se encuentran dañadas o que se enfrentan a una amenaza de daño grave, debido a un incremento significativo de las mercancías que fluyen al mercado interno en condiciones de competencia leal.

**Sistema armonizado:** Sistema armonizado de designación y clasificación de las mercancías. Nueva nomenclatura universal

de las mercancías adoptada por el Consejo de Cooperación Aduanera y aplicada por la mayoría de los países del mundo.

Tipo de cambio: El precio de una divisa con relación a otra.

Transporte multimodal internacional: Porte de mercancía por dos o más modos diferentes de transportes (camión, vagón, buque, aéreo), en virtud de un contrato de transporte multimodal, plurimodal o combinado, desde un lugar situado en un país en que el operador del transporte multimodal toma las mercancías, bajo su responsabilidad y custodia, para entregarla posteriormente en otro lugar situado en un país diferente. Las características esenciales de este sistema que lo distingue del transporte segmentado tradicional son, en primer lugar, que se trata de un sistema basado en un “contrato único” y, el segundo lugar, que el operador del transporte multimodal que asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato, actual como “principal”, y no como agente del usuario o expedidor, o de los porteadores que integra los diferentes modos de transportes. Este principio se basa en el servicio de transporte de la mercadería de “puerta a puerta” reduciendo notablemente la documentación y el cumplimiento de otras formalidades como son de prácticas en el transporte tradicional.

Valor en Aduana: Para calcular los derechos Aduaneros que hay que aplicar, la Aduana define el concepto de Valor en Aduana, que es el de la mercancía más todos los gastos (seguro, transporte, etc.) que se hayan producido hasta el momento de pasar la aduana. Sobre este valor en aduana, se aplicará el tipo de arancel a que esté sometida la mercancía. El arancel a aplicar depende de la mercancía y el país de origen. Al resultado de aplicar el arancel al valor en aduana, se aplica el IVA correspondiente. Este valor es el Valor de la Mercancía.

## BIBLIOGRAFÍA

Administración General de Aduanas. Manual de Claves de Documento. 3ª edición, AGA, México, 2003.

Aduana México Procedimiento para la Importación de Mercancías. 2ª edición, Capítulo 4, Duero, México, 2006.

ÁLVAREZ SOBERANIS, Jaime. El Régimen Jurídico y las Políticas en Materia de Transporte de Mercancías. 4ª edición, Themis, México, 2002.

CARRILLO RAMÍREZ, Jorge Aurelio. Arbitraje Comercial e Internacional. 3ª edición, Trillas, México, 2002.

MANTILLA SERRANO, Fernando. La Corte Internacional de Arbitraje en Materia de Productos y Mercancías. 2ª edición, Depalma, Colombia, 2002.

MUÑOZ ROJAS, Pablo. Los Impuestos de las Personas Físicas y Morales. 2ª edición, Siglo XXI, México, 2002.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-VALADÉZ, Carlos. México ante el Arbitraje Comercial e Internacional. 2ª edición, Porrúa, México, 2004.

ROZENTAL, Andrés. La Política Exterior de México en la Era de la Modernidad. 3ª edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1993.

SIQUEIROS, José Luis. La Preliberación de Mercancías. 2ª edición, Ángel editor, México, 2005.

WITKER, Jorge y JARAMILLO, Gerardo. El Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México. 2ª edición, UNAM, México, 2001.

DE PINA, Rafael y DE PINA VARA, Rafael. Diccionario de Derecho. 10ª edición, Porrúa, México, 2004. On the Principles of Political Economy and Taxation. David Ricardo publicación de 1817.

## HEMEROGRAFÍA

NEWS/MEDIA: U.S. Customs Service Celebrates 50th Anniversary of Preclearance Operations. (Tuesday, Agosto 13, 2002). Customs & Border Protection Headquarters. Office of Public Affairs 1300 Pennsylvania Ave., N.W. Room 3.4A Washington, D.C. 20229.

Inside UPS. "Conectando Culturas" Julio/agosto 2006.

Inside UPS. "El camino al servicio" septiembre/octubre 2006.

Folletos UPS.

Boletín informativo. "Despacho aduanero de mercancías para su importación y exportación, sin ingresar al recinto fiscalizado en aduanas de tráfico aéreo, conforme a la regla 2.8.3., numeral 2 de Las Reglas de Carácter en Materia de Comercio Exterior para 2005". Núm.P013 febrero 20 de 2006.

Compendio de disposiciones sobre comercio exterior para 2003, ed. ISEF p.p.11, 12,13.

Servicio de Administración Tributaria "Manual de Claves de Documento" septiembre para 1999, p.27.

## MESOGRAFÍA

<http://www.aduana.cl/p4principal/antialone.html> página consultada 28 de febrero de 2007.

<http://www.aaminersc.com> página consultada 28 de febrero de 2007.

[www.ups.com.mx](http://www.ups.com.mx) página consultada 30 de marzo de 2007.

[worldcom.inside.ups.com](http://worldcom.inside.ups.com) página consultada 30 de marzo de 2007.

[www.mujeresdeempresa.com/comercio](http://www.mujeresdeempresa.com/comercio) página consultada 10 de abril de 2007.

[www.economia.gob.mx](http://www.economia.gob.mx) página consultada 31 de octubre de 2007.