



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES DE ARAGÓN

**ANÁLISIS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN DEFINITIVA
Y DEL DECRETO DE FACILITACIÓN ADUANERA: EL
CASO DEL PUERTO DE MANZANILLO (2000-2010)**

TESINA

Alumna: Serratos Medina Jaqueline Vanessa

Asesor: Mtro. David García Contreras





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.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO 1. ANTECEDENTES DE LA APERTURA ECONOMICA COMERCIAL DE MEXICO	6
1.1 APERTURA COMERCIAL DE MÉXICO.....	6
1.2 ANTECEDENTES DE LA ADUANA.....	12
1.3 CONCEPTO Y FUNCIONES DE ADUANA.....	20
1.4 EL DESPACHO ADUANERO.....	22
1.5 EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO.....	27
CAPITULO 2. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO	36
2.1 ANTECEDENTES DEL PUERTO DE MANZANILLO.....	36
2.2 CONSTRUCCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE MANZANILLO.....	42
2.3 TERMINALES DEL PUERTO DE MANZANILLO.....	44
2.4 INFLUENCIA COMERCIAL.....	48
2.5 ANÁLISIS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN CON RELACION A LA INFRAESTRUCTURA EN ALGUNAS ADUANAS.....	50
2.6 EL DECRETO DE FACILITACIÓN ADUANERA.....	55
2.7 ANÁLISIS DE ALGUNAS OPERACIONES ADUANALES ANTES Y DESPUES DE LAS NUEVAS REFORMAS.....	63
CONCLUSIONES	69
ANEXOS	
FUENTES DE CONSULTA	

INTRODUCCIÓN

El objetivo principal del presente trabajo es analizar y comprender el proceso de importación, enfocando y analizando la infraestructura con la que cuenta el Puerto de Manzanillo, así como conocer y analizar el Decreto de Facilitación Aduanera, implementado durante la gestión del presidente Felipe Calderón, el 14 de abril de 2008.

Para poder desarrollar estos temas es necesario tomar en cuenta ciertos puntos, como los que desarrollamos en el primer capítulo; uno de ellos es la apertura comercial de México: desde la creación del GATT (hoy OMC) hasta el inicio de la apertura comercial en México.

El comercio internacional es el motor fundamental de la prosperidad económica y las administraciones de aduanas están llamadas a garantizar la fluidez del comercio global, de modo que no impida, sino que por el contrario, facilite la circulación de las mercancías. Para adentrarnos más al tema, es importante hablar sobre los antecedentes de la creación de las Aduanas y sus funciones: es de gran importancia saber cuál es el organismo gubernamental encargado de controlar y gestionar la entrada y salida de mercancías a los respectivos territorios aduaneros, con la finalidad de entender nuestro entorno de comercio exterior.

También abordaré el despacho aduanero de las mercancías, como lo define el artículo 35 de la Ley Aduanera; describiré los puntos con los que se debe de cumplir para que puedan salir o entrar las mercancías de la Aduana, tales como el pago de aranceles e impuestos y mencionaré los documentos que deben de acompañar al pedimento al momento del cruce del sistema en una importación.

El tema del sistema portuario mexicano, también es fundamental para el desarrollo del presente trabajo; como bien sabemos los puertos mexicanos se han destacado por su elevado crecimiento de los volúmenes de mercancías manejadas, por la diversificación de

sus actividades y como áreas de oportunidad para nuevas inversiones y generación de empleos en terminales, instalaciones y negocios portuarios, comerciales e industriales.

Hoy día, México cuenta con puertos que compiten por su eficiencia en la operación de contenedores con puertos líderes en el mundo, y aunque no estemos dentro de los 50 principales puertos del mundo en tráfico de contenedores, en general, el sistema portuario mexicano muestra avances importantes en la operación logística.

La infraestructura portuaria existente en los puertos ha sido el resultado de importantes esfuerzos de inversión por parte del sector público y del sector privado, esto ha hecho posible que el país cuente con una oferta suficiente para atender la demanda de servicios portuarios por parte de la industria exportadora, el comercio interno y, en general, por el aparato productivo nacional.

En el segundo capítulo me enfocaré al puerto de Manzanillo: es una realidad que a partir de la apertura comercial de México, se produjo una reconfiguración de los espacios urbanos en México, a fin de adaptarlos a los nuevos ritmos comerciales; llama la atención el estado de Colima, en virtud de ser uno de los tres estados de menor extensión territorial y que por su ubicación no generaba nexos con el centro del país; producía relaciones locales-tradicionales que se vieron afectadas por la dinámica que se produjo en el puerto de Manzanillo.

Actualmente, Manzanillo es uno de los puertos más importantes de México porque ahora el estado de Colima cuenta con grandes cadenas de comercialización, que favorecen el mercadeo de bienes y servicios, a escalas locales, nacionales e internacionales y, en última instancia, son el motor principal de todo este crecimiento; el flujo de intercambios se produce a través de la red ferroviaria, del desarrollo de la infraestructura portuaria, etc.

Es por ello que hablaré sobre sus antecedentes históricos y la creación de terminales y su zona de influencia; para México el puerto de Manzanillo es un ejemplo a seguir para el continuo desarrollo de nuestros demás puertos.

La infraestructura portuaria es un elemento principal para el proceso de importación; hablaré sobre este punto y tomando como referencia el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, presentado por el presidente Felipe Calderón y el cual establece una estrategia para avanzar en la transformación del Sistema Portuario.

El Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 está estructurado en cinco ejes rectores:

1. Estado de Derecho y seguridad. 2. Economía competitiva y generadora de empleos. 3. Igualdad de oportunidades. 4. Sustentabilidad ambiental. 5. Democracia efectiva y política exterior responsable.

Pero para nuestro tema a tratar, el eje que me interesa es el de Economía Competitiva y Generadora de Empleos, debido a que promueve la inversión en infraestructura; se trata de un factor fundamental en la determinación de los costos de logística, así como para contar con una oferta competitiva, suficiente y oportuna de los insumos necesarios para la producción, de ahí la necesidad de impulsar una mayor inversión pública y privada en el sector.

Otro tema importante que voy a tratar es el Decreto de Facilitación Aduanera, también implementado por el presidente Felipe Calderón, en 2008; en términos generales este decreto otorga facilidades en materia aduanera y de comercio, con la finalidad de agilizar y simplificar las operaciones de los usuarios del comercio exterior; mediante este decreto se eliminan barreras arancelarias que representan altos costos para las empresas. Este decreto da certidumbre y agilidad a los trámites de comercio exterior y fortalece el uso de medios electrónicos en estos procedimientos.

Las acciones se dividen en tres rubros: 1. Eliminación de regulaciones; 2. Medidas de

simplificación y facilitación; y 3. Trámites electrónicos. Además, las Secretarías de Hacienda y de Economía promueven acciones permanentes de simplificación, automatización y mejora de los procesos aduaneros y de comercio exterior.

La hipótesis que sustenta esta investigación establece que: puesto que el área de tráfico es la que se encarga de la operación Aduanera y la que hace que la mercancía llegue a su destino final, a la cual definimos proceso de importación, y ya que en la actualidad estamos en un mundo caracterizado por una mayor interdependencia y globalización, el decreto de facilitación aduanera contribuirá a que el puerto y la aduana de Manzanillo sea más competitivo, gracias a la eliminación de algunas regulaciones y restricciones.

Para el estudio de este trabajo tomaré en cuenta la teoría de sistemas; el sistema es un conjunto organizado de cosas o partes interactuantes e interdependientes, que se relacionan formando un todo unitario y complejo y que tiene uno o algunos propósitos; también puede ser definido como un sistema social, integrado por individuos y grupos de trabajo que responden a una determinada estructura y dentro de un contexto al que controla parcialmente; desarrollan actividades aplicando recursos en pos de ciertos valores comunes.

Lo relaciono porque lo que estoy estudiando es el proceso de importación, que va de la mano con una organización que es la Aduana, la cual tiene el propósito de la liberación de mercancías (cumpliendo con ciertas regulaciones y restricciones) a través de ciertos procesos; en este proceso intervienen varios sujetos del campo del comercio, desarrollados en el presente trabajo.

En el ambiente del sistema, también podemos encontrar las entradas y las salidas. En este caso lo podemos relacionar con el Decreto de Facilitación Aduanera; la entrada es el Decreto; las salidas son los resultados: facilidades para el proceso de importación y la eliminación de las barreras arancelarias.

El puerto de Manzanillo es tomado como un sistema, que a su vez tiene subsistemas (procesos), que se reproducen y generan una sinergia. La manera de ver los avances, con

la implementación del proceso de facilitación aduanera, es mediante la comparación con el mismo sistema antes de la implementación de dicho proceso.

El sistema Puerto de Manzanillo se mantiene integrado a un sistema mayor (el sistema portuario nacional) y recibe influencias de autoridades y actores del comercio exterior. Las interacciones entre actores externos e internos y entre estos últimos, sumado las reglas de implementación y al cambio o ajuste de procesos, generan la situación actual del Puerto de Manzanillo.

CAPITULO 1. ANTECEDENTES DE LA APERTURA ECONÓMICA COMERCIAL DE MÉXICO

En este primer capítulo se habla sobre el avance que ha tenido México en el aspecto de la política comercial, ya que a mi parecer desde que nuestro país ingreso al GATT se ha visto su presencia en los mercados internacionales.

Esta estrategia de liberalización del comercio y la inversión ha tenido un impacto significativo en el crecimiento económico del país y en el sistema portuario mexicano, el cual se ha visto fortalecido por el acceso permanente y seguro a los mercados externos y por las mejoras al marco regulatorio en el que se desenvuelve la economía nacional, por eso es que decidí arrancar a partir de la apertura comercial de México para hablar de la historia, procedimientos y funciones de la aduana debido a la estrecha relación que hay con el suministro de materiales.

Esto es porque muchas empresas necesitan adquirir materiales de otro país para la producción y estas mercancías pasan por un proceso de desaduanamiento en el cual se realiza un control que se lleva sobre las mismas evitando que no sean ilícitas y en donde su principal representante es el Agente Aduanal, pilar encargado de que cada una de las operaciones que conforman esta ineludible labor, se lleven a cabo conforme a la legislación del país.

Frente a tales necesidades, la actuación de personas que carezcan conocimientos necesarios y que no dominen las disciplinas de las diferentes operaciones aduaneras, no solo entorpece las operaciones del comercio exterior sino que aumentan las posibilidades de que los importadores y exportadores incurran en infracciones y resulten posibles sanciones aduaneras.

1.1 APERTURA COMERCIAL DE MÉXICO

Como bien sabemos, el Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) fue caracterizado por el regionalismo: proceso que dio la pauta para la conformación de bloques económicos y que se dio bajo esquemas de cooperación económica y política, por ejemplo APEC, MERCOSUR, TLCAN, UE.

El GATT fue un tratado firmado en la Conferencia Arancelaria de Ginebra, en 1947, por los representantes de 23 países no comunistas; el principal logro fue la creación de un foro internacional dedicado al aumento del comercio multilateral y a la resolución de los conflictos comerciales internacionales; este acuerdo sustituyó a una propuesta de creación de una

Organización Internacional de Comercio de las Naciones Unidas que no se constituyó debido a las tensiones generadas por la Guerra Fría.

En enero de 1948 el GATT entró en vigor; para el año de 1988, 96 países acaparaban la mayor parte del comercio internacional y pertenecían al GATT, mientras que otros tenían acuerdos particulares incluyendo adhesiones de facto al tratado.

Sus políticas comerciales fueron las siguientes:

1. Minimizar las barreras comerciales.
2. Establecer la reducción de aranceles.
3. Impulsar el principio de no discriminación comercial entre los países miembros.
4. Llevar a cabo concesiones arancelarias negociadas bajo el principio de reciprocidad.

Los miembros del GATT llevaron a cabo, desde 1947, ocho conferencias arancelarias, denominadas 'rondas'; la séptima ronda, fue conocida como Ronda Tokyo, y finalizó en 1979; pero la octava conferencia arancelaria, fue denominada Ronda Uruguay: inició a finales de 1986 y se clausuró en 1994; esta octava ronda se caracteriza porque finalmente se llegó a un acuerdo donde se incluía la sustitución del GATT por la Organización Mundial del Comercio (OMC) el 1 de enero de 1995, con la firma de los acuerdos de Marrakech en abril de 1994; es así como concluyeron ocho años de arduas negociaciones.

La OMC aportó las normas fundamentales del sistema multilateral, el cual se caracteriza: "...por la presencia activa de los Estados Nacionales, que suscriben compromisos a través de acuerdos, sin renunciar a sus autonomías políticas y jurídicas; este sistema surge con el Sistema de Naciones Unidas y demás instituciones y organismos internacionales, los cuales se caracterizan por la cooperación entre Estados."¹ Por citar algunos ejemplos: la OMC, el FMI y el BM; como se puede ver esta presencia activa de los Estados dieron como resultado las negociaciones multilaterales, protocolos de adhesión, exenciones y demás decisiones.

Como podemos notar es un órgano importante: es rector de un alto porcentaje de las operaciones a nivel mundial en el comercio exterior; dentro de las características importantes de la OMC son las siguientes:

¹ Hernández Laura, Witker Jorge. "Régimen Jurídico del Comercio Exterior", p. 32.

1. El comercio no ha de estar sujeto a ninguna discriminación. En particular, todas las partes contratantes se hallan obligadas por las cláusulas de la nación más favorecida en cuanto imposición de derechos y cargas de importación y exportación, y a la administración de estos atributos.
2. Las industrias nacionales deben protegerse exclusivamente por medio de aranceles aduaneros sin recurrir a ninguna otra medida comercial. Al mismo tiempo se establece que el comercio internacional debe efectuarse en régimen de *fair play* sin obstáculos, prácticas restrictivas, *dumping*, ayudas estatales ni barreras técnicas y administrativas.
3. Establece un sistema de consultas concebidas como medio de evitar que se perjudiquen los intereses comerciales de las partes contratantes.
4. Ofrece un marco dentro del cual pueden celebrarse negociaciones encaminadas a reducir los aranceles y otros obstáculos al comercio internacional, así como una estructura para incorporar los resultados de esas negociaciones en un instrumento jurídico.

Como podemos notar la OMC es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países, y los pilares sobre los que descansa son sus acuerdos que han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos.

Desde mi punto de vista, el objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores para que puedan llevar adelante sus actividades pero asegurando que las corrientes comerciales circulen con la máxima facilidad y libertad posible; además, se ocupa de las normas que rige el comercio entre los países.

Pero para poder llevar a cabo este objetivo es importante que la OMC se encargue de administrar los acuerdos comerciales, servir de foro para las negociaciones, resolver las diferencias comerciales, supervisar las políticas comerciales nacionales, ayudar a los países en desarrollo con las cuestiones del tema, prestándoles asistencia técnica y organizando programas de formación y cooperar con otras organizaciones internacionales.

Mientras todo eso pasaba a nivel internacional, a partir de 1982, en el gobierno mexicano de Miguel de la Madrid, la política exterior enfrentó condiciones adversas tanto en el plano interno como en el contexto internacional, por eso, se decidió iniciar una rápida apertura al exterior: "...eliminando los sistemas de permisos previos y sustituyéndolos por aranceles bajos acordados con

el libre comercio: debido a lo bajo de estos (del 10 al 20 por ciento ad valorem)²; lo que fue una muestra inequívoca de la tendencia a abrir las fronteras de nuestro país a las mercancías del exterior para supuestamente obligar a la industria local para que compitiera con ellas.

Ya para 1984 se había iniciado la apertura económica a base de sustituir las restricciones por aranceles, disminuir el incremento de las tarifas y finalmente reducirlas. El proceso de apertura fue relativamente rápido y hubo muy poca oposición, probablemente porque la economía estaba estancada y la protección existente era irrelevante.

El proceso de esta apertura comercial para nuestro país se inició formalmente en 1985: "...en esta etapa se liberó del requisito de permisos previos a casi el 65% de las fracciones que hasta entonces se encontraban sujetas a dicho requisito"³; sin embargo, aún se mantenía el interés por el proteccionismo, así que aunque los permisos eran fáciles de obtener no resultaron tan viables ya que los aranceles volvieron a aumentar, pero finalmente, en 1988, se eliminaron los precios oficiales.

A mediados de los años ochentas, México muestra deseos de adherirse al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), para así poder gozar de las preferencias arancelarias ofrecidas por los países miembros del organismo; pero México debía cumplir con ciertas normas para poder pertenecer al GATT, debía continuar con la eliminación de los permisos de importación, así como la reducción arancelaria, eliminar los precios oficiales de referencia pero a pesar de esto se permitía a México mantener temporalmente licencias de importación sobre algunos productos agrícolas y sobre otros programas de promoción industrial, como los automóviles, farmacéuticos, electrónicos, etc.

En 1986, con el ingreso formal de México al GATT, hoy OMC, las exportaciones de nuestro país crecieron considerablemente de tal manera que se duplicaron en el periodo de 1990 a 1994; y se espera que se incrementen a un mayor porcentaje, ya que la Administración Pública ha puesto especial interés en fomentar todo tipo de exportaciones no petroleras a través de organismos públicos como Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEXT) y la Comisión Nacional Mixta para la promoción de las Exportaciones (COMPEX); aunando a esto, México a celebrado 9 tratados

² Ortiz Arturo, "Introducción al comercio y finanzas internacionales de México", p 160.

³ Villalobos Lourdes Rocío, "Fundamentos del Comercio Internacional", p 220.

de libre comercio, lo que demuestra que para los comerciantes e industrias mexicanas se han abierto buenas oportunidades internacionales.

De manera adicional, es importante manifestar que las empresas han sido apoyadas, por el gobierno federal, mediante la creación de programas de fomento a la actividad exportadora por parte de diversas instituciones y dependencias gubernamentales, tales como el programa de Importación Temporal para producir productos de Exportación (PITEX), el programa de maquila, la creación del programa de Empresas de Comercio Exterior (ECEX), el registro del programa de empresas Altamente Exportadoras (ALTEX), y el DRAW BACK (devolución de impuestos a los exportadores).

En lo que se refiere a las Importaciones: "...México en unos cuantos años se ha convertido en el segundo país que mayores productos manufacturados adquiere de los Estados Unidos de América, por lo que se espera que en un corto plazo pase a ser el segundo socio comercial de ese país superando a Japón y estando solo por debajo Canadá"⁴.

Las condiciones para el desenvolvimiento eficiente y sobre base de equidad de las exportaciones de bienes y servicios, incluyen de manera preponderante el trato justo de las relaciones comerciales con el exterior, cuidando que los distintos niveles de apertura no propicien el abuso de algunas empresas que no estén sujetas a la competencia externa, mediante precios excesivos y calidad defectuosa de los bienes y servicios que ofrecen. Con ese propósito y tomando en cuenta las condiciones de cada rama productiva y la reciprocidad en las negociaciones comerciales con otros países, se reducirá la dispersión arancelaria entre las distintas mercancías.

La apertura y la competitividad comercial con el exterior son elementos fundamentales de una economía dinámica y progresista, promoviendo la eficiencia, ante la necesidad de mejorar su productividad y la calidad y precio de los productos mexicanos, propiciando una mejor distribución del ingreso.

En primer lugar, elimina privilegios para unos cuantos; en segundo lugar, el aumento de la productividad y el empleo, como consecuencia de un aprovechamiento de los recursos nacionales a que da lugar la competencia con el exterior, tiende a elevar los salarios y los índices de

⁴ Villalobos Lourdes Rocío, Op. Cit., p. 223.

ocupación; y, en tercer lugar, la población se beneficia de una mayor diversidad de productos a mejor precio y de mejor calidad.

Sin embargo, la apertura por sí sola no es suficiente para alcanzar un elevado crecimiento y una mayor igualdad; es necesario que la competencia con el exterior se desarrolle sobre bases justas y uniformes para los productores nacionales; en especial, es preciso evitar una sobrevaluación del tipo de cambio que sujete a los productores nacionales a una competencia desigual e injusta al abaratar artificialmente el precio de las mercancías extranjeras; además de las prácticas desleales de comercio internacional como es la discriminación de precios y la subvención.

También es preciso promover, para los exportadores nacionales, el acceso al crédito en condiciones competitivas como las que gozan sus contrapartes del exterior.

Las acciones que se pueden llevar a cabo en materia de comercio exterior son las siguientes:

- Aprovechar el acceso de México a los países con los que ha firmado tratados y acuerdos comerciales.
- Alcanzar una mayor reciprocidad por parte de otros países y sancionar con todo rigor y eficacia las prácticas desleales de comercio internacional, así como combatir el contrabando.
- Procurar un tipo de cambio real estable.
- Facilitar y simplificar los mecanismos de apoyo a las exportaciones y, a través de la banca de desarrollo promover el acceso a los exportadores al financiamiento competitivo, en especial pequeñas y medianas empresas.
- Adecuar los instrumentos de promoción a las exportaciones para incorporar a su beneficio, como exportadores indirectos, a las pequeñas y medianas empresas.
- Descentralizar la operación de los instrumentos de fomento a las exportaciones.
- Promover el acceso directo de las exportaciones nacionales al financiamiento exterior.
- Promover el desarrollo de la infraestructura aduanera y simplificar los trámites aduanales.
- Fortalecer los mecanismos de información de mercados externos y oportunidades de coinversión en el país.

1.2. ANTECEDENTES DE LA ADUANA

Para entrar al estudio del tema del proceso de importación, y por consiguiente al tema que nos ocupa, es necesario sin lugar a dudas, conocer lo que son los antecedentes históricos de las aduanas en México, que como podremos darnos cuenta más adelante, se encuentran íntimamente relacionados con la actividad comercial en México: con la transformación que ha habido en materia aduanal en razón del comercio tanto interno como externo.

Es importante empezar por conocer que la palabra Aduana tiene dos vertientes en su origen etimológico: la primera “divan”, que proviene del persa, cuyo significado era “el lugar de reunión de los administradores de finanzas”; llega hasta nosotros como “diovan” del árabe; posteriormente pasa al italiano como “dogana”; la segunda vertiente proviene del nombre árabe “divadum” que significaba la casa en donde se recaudan los derechos, comenzando a denominarse posteriormente “divana” luego como “duana”⁵, y concluyendo finalmente como Aduana.

“...En Egipto es donde surgen las primeras Aduanas, en los siglos XV y XVI antes de Cristo; esta es la época del imperio, el periodo más sobresaliente del comercio que fue cuidadosamente regulado; en esta época las Aduanas se mantenían en los puertos y lugares de entrada (fronteras), gravándose así las mercancías”⁶.

Para poder entender la evolución de las aduanas en México lo podemos dividir en tres partes de una manera muy resumida: época prehispánica, época independiente y época moderna.

Como podemos observar el origen de las Aduanas es muy antiguo y estas se conocieron en la India; en este lugar es donde surgió la idea de pagar impuestos por el paso de las mercancías; en esta parte cabe señalar que los señores feudales establecieron aduanas interiores con la finalidad de cobrar impuestos por el tránsito de las mercancías.

Durante mucho tiempo las Aduanas eran únicamente recaudadoras de impuestos y gendarmes fronterizos; sin embargo, en la actualidad sus funciones se han transformado en virtud del desarrollo del comercio exterior y de las normas aduaneras, que han dado lugar al nacimiento del derecho aduanero; así, el aspecto fiscal recaudatorio ha pasado a un segundo término y las

⁵ Acosta Roca Felipe, “Trámites y Documentos en materia Aduanera”, p.15

⁶ www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico, (consultada el 4 de abril de 2010).

funciones de carácter económico comercial, entre otras, han adquirido preponderancia, más aún con la globalización y la formación de las uniones aduaneras.

Época Prehispánica

En esta época existía una gran actividad comercial entre los pueblos mesoamericanos; estos tenían, además del trueque, sistemas de valor y medida que se empleaban para el intercambio de mercancías; tal y como ahora utilizamos billetes, monedas y cheques, en aquel entonces se usaban pequeños carrizos rellenos de polvo de oro; los tianguis o plazas de mercadeo estaban sujetos a reglamentos estrictos, cuyo cumplimiento era vigilado por inspectores especiales. Las culturas dominantes, como la mexicana, exigían a los pueblos sojuzgados el pago de tributos e imponían una organización del Comercio a grandes distancias, organización que resultó vital para la sociedad.

Para el año 1500 al 1600 la formalización del comercio de España con sus colonias comenzó con la expedición de las reales cédulas que legitimaban el monopolio mercantil con los territorios recientemente conquistados; para tal efecto se comenzó a instalar en Nueva España las Casas de Contratación, instituciones creadas desde 1503 con el propósito de controlar y fiscalizar el comercio y la navegación entre España y las Indias. Con este desarrollo, en el puerto de Veracruz se comenzó con la edificación de las primeras instalaciones portuarias (1551). El comercio con Oriente se inició en la segunda mitad del siglo XVI, cuando se instituyó la ruta mercantil entre Acapulco y Manila. Pero dado que en el puerto de Manila no se efectuaba ningún control de los embarques, la revisión aduanal se realizaba en Acapulco.

En el Virreinato de la Nueva España se estableció el llamado derecho de “...almojarifazgo (impuesto a la importación); la relevancia de este tributo fue de tal magnitud que la corona española dictó sobre la materia numerosas decretos y ordenanzas, desde 1532 a 1817, que regulaban la entrada y salida de mercancías; incluso ya se habla de franquicias diplomáticas por la introducción de mercancías”⁷.

Debido a los constantes ataques de los barcos piratas ingleses y franceses a los puertos de Veracruz, Acapulco y Campeche, en el año de 1597 se dispuso que los oficiales a cargo de la Casa de Contratación se trasladaran a la Banda de Buitrón, lugar situado frente a San Juan de Ulúa; este hecho permitió que en 1601, por órdenes de Felipe II, se instalara la aduana en tierra firme; y en

⁷ Acosta Roca Felipe, p.17.

1647, el rey Felipe IV vio la necesidad de que la ciudad contara con una aduana cerrada donde fueran captados todos los productos que entraban al puerto.

En el puerto de Acapulco, el tráfico comercial se llevaba a cabo mediante esporádicas ordenanzas y cédulas reales; ⁸ el virrey Casafuerte expidió en 1728 una cédula a fin de que ninguna de las mercancías que ingresaban al puerto de Veracruz pudiera bajarse a tierra sin el consentimiento del oficial de justicia o regidor y la pena por incumplimiento era el decomiso de los productos.

Finalmente, para el año de 1776 se verificó el establecimiento de la Real Aduana del puerto de Acapulco.

Un aspecto importante a considerar para esta época, es que el puerto de Barra de Navidad, Jal., se comenzó a habilitar para el comercio internacional y posteriormente el de Acapulco, pero para el comercio entre los países de Asia y las colonias Españolas, circunstancia que sucedió en la época del dominio español; de manera adicional se instauró el derecho de avería como medida arancelaria por los servicios de escolta que proporcionaban los buques de guerra.

Época independiente

Para el año de 1820, se comenzaron a publicar leyes aduaneras que fijan formas de pago y prohibiciones a la entrada de algunas mercancías como lo eran, el tabaco, algodón en rama, fideo y encajes, entre otras.

El primer documento legal del México independiente fue el Arancel General Interno para los Gobiernos de las Aduanas Marítimas en el Comercio Libre del Imperio; fue publicado el 15 de diciembre de 1821. En este documento se designaron los puertos habilitados para el comercio, se especificó el trabajo que debían realizar los administradores de las aduanas, los resguardos y los vistas; además se plantearon las bases para la operación del arancel, estableciendo que los géneros, las mercancías de importación prohibida y las libres de gravamen quedaban a criterio de los administradores de las aduanas.

En el año de 1831, México firmó un tratado de Amistad con los Estados Unidos, uno de sus primeros convenios en materia de comercio internacional.

⁸ Carvajal Contreras Máximo, "Derecho Aduanero", p. 7

Para el año de 1854 hay un aspecto relevante porque es la fecha en que se expide el Código de Comercio de México, contemplando la figura de agentes de fomento que estaban comisionados en los puertos para el cobro de las contribuciones destinadas al sostenimiento de los tribunales mercantiles existentes en esa época.

De esta manera para el año de 1884 se creó la Aduana de México por disposición presidencial y esta se instaló en el antiguo edificio de la Casa de Contratación y de la Real Aduana en la plaza de Santo Domingo.

Para los años 1900 también se constituyó por decreto presidencial la Dirección General de Aduanas, la cual ya tenía a su cargo 36 Aduanas distribuidas en la República y que estaba conformada por seis secciones.

Posteriormente, para el año 1906, se delimita la jurisdicción y ubicación geográfica de cada una de las 36 Aduanas; para ese entonces existentes y el 12 de junio de 1907, se crea la Aduana de México con una sección aduanera de correos.

El 17 de octubre de 1913 se firmó el decreto por el cual se crearon ocho secretarías de Estado para el despacho de los negocios administrativos, entre ellas la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Comercio, con atribuciones sobre aranceles de aduanas marítimas y fronterizas, vigilancia, impuestos federales y otros conceptos.

Con la creación de estas nuevas secretarías se decidió crear la Ley Aduanera, publicada el 18 de abril de 1928 y la cual señala los procedimientos para realizar el despacho de mercancías. Con el paso de los años se publicó en el Diario Oficial de la Federación una nueva Ley Aduanera que entró en vigor en el año de 1936; dos años más tarde se publicó el decreto que fija las jurisdicciones de las Aduanas con sus respectivas secciones aduaneras.

Como podemos observar con el paso del tiempo se fueron dando nuevas obligaciones y creando nuevas leyes y reglamentos que fueron cambiando; es así como también se designaron las facultades de los vistas aduaneros, almacenistas, inventores y resguardo aduanero en el año de 1949.

Con la publicación de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el 29 de diciembre de 1976, se publicó un nuevo Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el 23 de mayo de 1977, quedó integrada por la Subsecretaría de Hacienda y Crédito Público; la Subsecretaría de Ingresos; la Subsecretaría de Inspección Fiscal, a la que se encontraba adscrita la

Dirección General de Aduanas; la Oficialía Mayor; la Procuraduría Fiscal de la Federación y la Tesorería de la Federación.

En el año de 1951 se publicó el Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, en el cual se norma el funcionamiento de Aduanas del país; este código tiene una vigencia hasta el año de 1982 debido a que entró en vigor una nueva Ley Aduanera, la cual fue publicada en 1981.

Desde mi punto de vista, estas nuevas publicaciones tienen un aspecto más relevante ya que esta nueva ley contenía la terminología utilizada internacionalmente; además, se simplificó la estructura de los recursos administrativos, remitiéndose a los previstos en el Código Fiscal de la Federación y se regía por un nuevo principio de confianza en el contribuyente, a través de la autodeterminación del impuesto; se recopilaban las normas de valoración de mercancías; se promovía la industria maquiladora y las empresas Pitex, y se definieron los regímenes aduaneros que conocemos actualmente.

Otro de los aspectos importantes al reemplazar al Código Aduanero y a la Ley de Valoración, es la auto declaración que el Agente Aduanal o importador firma bajo protesta de decir verdad que las características, naturaleza y valor de las mercancías son el reflejo de la fiel realidad, fincando la responsabilidad al Agente o Apoderado Aduanal de las irregularidades que se detecten en el caso del reconocimiento aduanero de las mercancías. Actualmente esto se lleva a la práctica, ya que si se encuentra alguna irregularidad o algún dato inexacto la responsabilidad puede recaer en cualquiera de las dos figuras.

México se incorporó en 1986 al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), y en mayo de 1988 al Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), que tienen por objeto armonizar y facilitar el comercio internacional. Para 1989, la Dirección General de Aduanas quedó asignada a la Subsecretaría de Ingresos, mediante la reforma del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; además de que en esta época ya se habían sumado más Aduanas haciendo un total de 56 en este año. Desafortunadamente, para el 9 de marzo de 1990, se eliminaron 9 Aduanas por considerar que la recaudación y el volumen de sus operaciones no justificaban su existencia, por lo que para este año ya solo quedaban 47 Aduanas en la República Mexicana.

Época Moderna

Con las Reformas a la Ley Aduanera, se pone en práctica el Sistema de Selección Automatizado, Sistema de Computo Ágil, eficiente y con mayor claridad; el funcionamiento de este mecanismo es determinar si la operación en trámite será o no reconocida y el funcionario que efectuará el reconocimiento aduanero de las mercancías, implementándose un sistema estadístico, que consiste en la recopilación de datos de operaciones realizadas que en forma local se lleven a cabo, para ser remitidas inmediatamente a la Administración Central de Informática Contabilidad y Glosa, para efectos de la integración de la balanza comercial.

"...La implementación del sistema aleatorio, hoy sistema automatizado, lo que conocemos como semáforo fiscal; en las aduanas contribuyó a que de manera significativa se incrementara la recaudación en un 45%."⁹

Se crearon las "...Administraciones Fiscales Regionales denominadas CAFS, con el propósito de descentralizar la operación aduanera en la supervisión de las aéreas operativas."¹⁰

El cuerpo policiaco de vigilancia y control aduanero, denominado Resguardo Aduanal, desapareció y se incorporó la Policía Fiscal Federal.

Se concesionaron los procedimientos de informática a una empresa particular denominada Integradora de Servicios Operativos, S.A. (ISOSA), para efectos de avanzar con el Sistema de Automatización Aduanera Integral (SAAI), e iniciar las licitaciones para los servicios de almacenaje, concesionándose a empresas particulares.

El 25 de enero de 1993 se publicó la reforma al Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la que se faculta a las Aduanas para operar en las salas de revisión en los aeropuertos internacionales dentro de su circunscripción territorial.

Estas aduanas fueron las de León, Guanajuato y San Luis Potosí, las cuales se convierten en secciones aduaneras; también se modificó el nombre de la Dirección General de Aduanas por el de Administración General de Aduanas y se estableció la jurisdicción de 45 aduanas en el país.

⁹ Carvajal Contreras Máximo, "Derecho Aduanero", p. 9

¹⁰ Ibidem p. 10

El 20 de agosto de 1994, se creó la aduana de Altamira, por lo que a la fecha se cuenta con 46 aduanas, además se modificó el Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La Ley Aduanera vigente fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de diciembre de 1996, entrando en vigor a partir del día primero de enero de 1997, fecha en la cual también se creó el Servicio de Administración Tributaria (SAT), al cual quedó adscrita la Administración General de Aduanas; el Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria se publicó el 30 de junio de 1997.

El 30 de diciembre de 2002, se publicó la última modificación a la Ley Aduanera, entrando en vigor el primero de enero de 2003.

Ya para estas fechas, también se delegó la responsabilidad de clasificar, determinar el valor en aduana y el origen de las mercancías a los agentes aduanales, quedando a cargo de la autoridad sólo la facultad de verificación del cumplimiento de esta obligación; así se redujo la discrecionalidad de los empleados en la aduana.

Es así como en los últimos años, el Secretario de Hacienda y Crédito Público, de conformidad por lo dispuesto en la Ley Aduanera, señalará la circunscripción territorial de cada una de las aduanas y establecerá o suprimirá las secciones aduaneras correspondientes. Las unidades administrativas citadas podrán estar en el municipio que corresponda a la ciudad que identifique la aduana en cualquiera de los municipios colindantes, así como en el Aeropuerto Internacional o en el puerto que corresponda a esa ciudad.

Tratándose de la Ciudad de México, las Aduanas podrán estar ubicadas en el Distrito Federal o en cualquiera de los municipios que forman su área conurbada.

Cada aduana estará a cargo de un Administrador, del que dependerán los subadministradores de la aduana, el jefe de la Policía Fiscal Federal de la Aduana, los inspectores, verificadores, notificadores, agentes, etc.

En síntesis, el sujeto activo de nuestro derecho tributario Aduanero es el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de la cual deriva las aduanas como simples unidades administrativas regionales.

Hoy en día contamos con 49 Aduanas; están clasificadas en Marítimas, Interiores y Fronterizas.

Marítimas
17

- Salina Cruz
- Acapulco
- Lázaro Cárdenas
- Manzanillo
- Mazatlán
- Guaymas
- Ensenada
- La Paz
- Altamira
- Tampico
- Tuxpan
- Veracruz
- Coatzacoalcos
- Dos Bocas
- Cd. Del Carmen
- Progreso
- Cancún

Interiores
11

- Chihuahua
- Torreón
- Monterrey
- Guadalajara
- Aguascalientes
- Guanajuato
- Querétaro
- Toluca
- México
- AICM
- Puebla

Fronterizas
21

- Cd. Matamoros
- Cd. Reynosa
- Cd. Camargo
- Cd. Miguel Alemán
- Nuevo Laredo
- Aduana de Colombia
- Piedras Negras
- Cd. Acuña
- Ojinaga
- Cd. Juárez
- Agua Prieta
- Nogales
- Sonoyta
- Sn Luis Rio Colorado
- Mexicali
- Tecate
- Tijuana
- Naco
- Pto. Palomas
- Cd. Hidalgo
- Subteniente López

1.3. CONCEPTO Y FUNCIONES DE LA ADUANA

Las aduanas son unidades administrativas que guardan dependencia con respecto a la Administración General de Aduanas (AGA). La AGA es una entidad del gobierno federal dependiente del Servicio de Administración Tributaria (SAT), órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Su principal función, a través de las aduanas, es la de fiscalizar, vigilar, y controlar la entrada y salida de mercancías así como los medios en que son transportados, asegurando el cumplimiento de las disposiciones en materia de Comercio Exterior, así como los sistemas, métodos y procedimientos a que deben sujetarse las aduanas.

La Aduana es la representación física del estado nacional, que bajo las órdenes de un gobierno político, se establece en costas, fronteras y ciudades.

El Consejo de Cooperación Aduanera define a la aduana como: "...Los servicios administrativos especialmente encargados de la aplicación de la legislación relativa a la importación y la exportación de las mercancías y a la percepción de los ingresos públicos provenientes de los derechos e impuestos que se aplican a las mercancías."¹¹

El propósito de la aduana es múltiple: entre otras cosas, se ocupa de controlar y fiscalizar el tráfico de bienes materiales que se importan y exportan, cobrando impuestos y tarifas a entes individuales o colectivos.

Las funciones básicas de la Aduana son las siguientes:

- La vigilancia y el control de la entrada y salida de mercancías y medios de transporte por las fronteras, aguas territoriales o espacio aéreo.
- Determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por el punto anterior.
- La resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los importadores y exportadores.
- Prevenir las importaciones y exportaciones ilícitas así como el tráfico de drogas y estupefacientes.

¹¹ Acosta Roca Felipe, Op. Cit., p. 21.

- Prevenir y reprimir las infracciones y los delitos aduaneros.
- Formar las estadísticas del comercio exterior.
- Registrar los controles sanitarios y fitosanitarios.
- Verificar los certificados de origen de las mercancías con preferencias arancelarias.
- Controlar el uso de las mercancías bajo los regímenes aduaneros suspensivos del pago de contribuciones al comercio exterior.
- Impedir el tráfico de desperdicios y residuos tóxicos en cumplimiento de las legislaciones ecológicas nacionales e internacionales.

“...La administración de la aduana sobre las mercancías tiene lugar a través del derecho de aduana o arancel aduanero; este arancel se refiere a aquella tarifa o costo que el dueño de los productos deberá abonar para permitir que éstos ingresen y salgan del país sin ser retenidos por la seguridad de la aduana. Las tarifas se disponen de acuerdo con las políticas de la aduana y se establece una regulación que fija un precio para cada tipo de producto.”¹²

Los derechos de aduana se ejercen sobre los productos extranjeros que entran al país, sobre los que salen del país, o sobre los que proceden del exterior y pasan interinamente los puertos nacionales a modo de reexportación.

Una de las razones por las cuales se cobra un derecho aduanero es la siguiente: las partidas arancelarias son de uso exclusivo del gobierno del país y en definitiva implican una importante fuente de ingreso para la hacienda pública; al mismo tiempo, estas prácticas suponen una protección sobre la producción nacional; al imponer impuestos que encarezcan las mercancías extranjeras contribuiría al consumo de bienes elaborados dentro del país; en último término, la existencia de una aduana también permite las prácticas reguladas y en el marco de la ley, evitando el tráfico de productos ilegales entre fronteras.

¹² www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico (consultada el 16 de abril de 2010).

1.4. EL DESPACHO ADUANERO

Como se ha resaltado en capítulos anteriores el comercio es una de las actividades que ha estado presente casi desde los primeros tiempos del hombre; la evolución de esta actividad económica ha pasado por diferentes etapas, que acortan distancias tanto en tiempos como en espacio: la evolución que ha tenido el comercio a través de la historia presenta cuestiones de gran importancia para entender la configuración actual del comercio, y quienes se encuentran inmersos en los negocios internacionales y conscientes de las necesidades de innovación, desarrollo y procedimientos que implica su participación como agentes activos, requieren con frecuencia del apoyo de expertos con profundo conocimiento en la materia que los asesoren y que sepan el procedimiento que se lleva a cabo en esta rama, todo esto con la finalidad de eliminar riesgos.

Por esta razón, decidí enfocarme en este capítulo en el proceso operacional para darle a conocer al lector todos los pasos a seguir en lo que es el Despacho Aduanal en una Importación de Régimen Definitivo, para que así se tenga una amplia idea de todo este proceso y a su vez tener una referencia informativa, ya que, aparte de conocer todos los procedimientos de un Despacho Aduanero como son la desconsolidación, la revalidación, la verificación de documentos y productos mediante un previo hasta su despacho y transportación; se puede conocer y dar soluciones a todos los procedimientos a seguir cuando existan infracciones y sanciones.

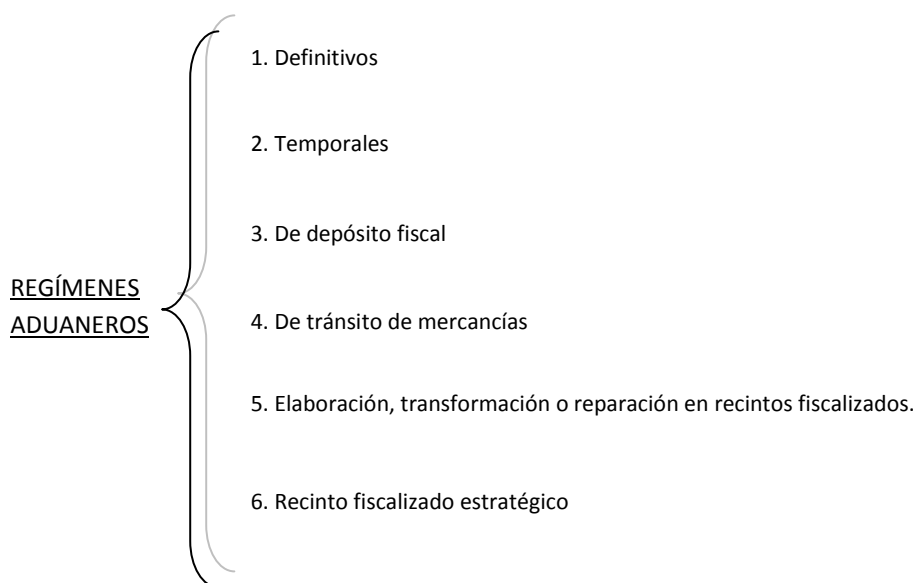
Como bien es sabido mucha gente está involucrada en esta rama, como por ejemplo: Importadores, Exportadores, Comercializadoras, Líneas Navieras, Líneas Aéreas, Transportistas, Agentes Aduanales, etc. Algunos de ellos no conocen todos los procedimientos que se tienen que seguir para poder despachar la mercancía, principalmente los importadores y exportadores ellos solo se concentran en contratar los servicios sin saber procedimientos; de ahí el interés en desarrollar este capítulo; es de suma importancia que todo personaje involucrado tenga el conocimiento suficiente sobre este proceso y además es sumamente importante que sepan cómo se les pueden resolver los problemas en materia aduanera.

Para comenzar, me parece importante saber el concepto de despacho aduanero, conforme al artículo 35 de la Ley Aduanera:

“...Para los efectos de esta ley, se entiende por despacho, el conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo

con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en el presente ordenamiento, deben realizar en la aduana las autoridades aduaneras y los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes o apoderados aduanales.”¹³

Así como describimos el concepto de despacho aduanero, también es importante entender que todas las mercancías que ingresen o que salen de México deben destinarse a un régimen aduanero, establecido por el contribuyente; es decir, esto se refiere a la función que se le va a dar a la mercancía en territorio nacional o en el extranjero; me voy a enfocar al régimen de importación definitiva pero me parece fundamental señalar de una manera breve los 6 regímenes que contempla nuestra legislación.



Para entrar un poco más en materia con relación al despacho aduanero hay que mencionar a una figura muy importante: el agente aduanal; esta figura es la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para llevar a cabo los trámites de Exportación o Importación a otras personas (cliente); claro, siempre y cuando que el cliente otorgue el poder al agente aduanal para realizar la liberación de la mercancía o en su caso el envío de la misma.

Es así como empieza el proceso de la liberación de mercancías (despacho aduanero), una vez que el cliente otorgue el poder al agente aduanal; este va a tener la facultad de poder hacer la

¹³ SAT, “Que se entiende por despacho para efectos de esta ley”, Ley Aduanera. Compendio de Comercio Exterior, p.24.

recolección de documentos, es decir, obtener la guía aérea (aéreo) o el *bill of lading* (marítimo), en donde la línea aérea o naviera, dependiendo el caso, revalidan al agente aduanal.

Una vez que la mercancía ha llegado al territorio nacional o internacional se deposita ante la Aduana, de conformidad con el artículo 23 de la Ley Aduanera, que a la letra dice: "...Las mercancías quedaran en depósito ante la aduana, en los recintos fiscales o fiscalizados destinados a este objeto, con el propósito de destinarlas a un régimen aduanero, siempre que se trate de aduanas de tráfico marítimo o aéreo"¹⁴. La Secretaría, mediante reglas podrá autorizar su depósito ante la aduana en aduanas de tráfico terrestre.

Resulta conveniente recordar que los recintos fiscales son aquellos lugares en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, así como el despacho aduanero de las mismas; los recintos fiscalizados son aquellos lugares que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías realizadas con el comercio exterior.

Una vez que las mercancías ya estén ubicadas en los recintos fiscales el paso a seguir es el reconocimiento previo de la mercancía; es decir, la facultad y derecho otorgada por la ley aduanera a los agentes aduanales para que a su criterio revisen las mercancías, de acuerdo a su naturaleza y características; estas puedan ser inspeccionadas para determinar con base en las especificaciones declaradas por el cliente mediante facturas, cartas técnicas, manuales, folletos y otros documentos que las amparan, y así puedan ser clasificadas adecuadamente dentro de la fracción aduanera a la que correspondan; posteriormente se hace la captura del pedimento y se mandan al cliente los impuestos a pagar así como los servicios de la Agencia Aduanal.

El pedimento es el documento esencial para el despacho: es el documento fiscal donde el contribuyente declara la información que permite legalmente la internación o salida de las mercancías; en él se establece, entre otros, la base gravable de los impuestos al comercio exterior, la información que permite la identificación de las mercancías, las fechas, las facturas, los operarios, los destinatarios, los remitentes, el agente aduanal, las cantidades, los valores, los

¹⁴ SAT, "Depósito de mercancías ante la aduana o recintos fiscales", Ley Aduanera. Compendio de Comercio Exterior, p.19.

registros de entrada, los medios de transporte, etc. El pedimento aduanal es el documento más importante para efectos fiscales en la importación y exportación y lo elabora el agente aduanal.

Dicho documento, al momento del despacho se le deberán anexar los siguientes documentos; (Ver Anexo 1. Ejemplos de documentos que se deben anexar al pedimento).

En importación:

- La factura comercial, que deberá contener:
 1. Lugar y fecha de expedición
 2. Nombre y domicilio del destinatario
 3. La descripción comercial de las mercancías, sus especificaciones en cuanto a clase, cantidad en unidades, números de identificación, si es el caso, valor unitario y global.
 4. Nombre y domicilio del vendedor
 5. La obligación anterior solo se dará para aquellas mercancías que tengan un valor superior a los 300 dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas.
- El conocimiento de embarque en tráfico marítimo o guía aérea en tráfico aéreo, ambos revalidados por la empresa porteadora o sus agentes consignatarios.
- Aquellos documentos que comprueben el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias a la importación siempre y cuando se hayan expedido con apego a la ley de comercio exterior y se publiquen en el Diario Oficial de la Federación y se identifiquen en términos de la fracción arancelaria que les corresponda, según la tarifa de la Ley del Impuesto General de importación y exportación.
- En caso de preferencia, el documento con el cual se determine la procedencia y el origen de las mercancías para aplicación de preferencias arancelarias (Certificados de Origen).
- Cuando se trate de mercancías susceptibles de ser identificadas individualmente, al pedimento se le deberá de anotar el número de parte, serie, marca, modelo, las especificaciones técnicas o comerciales necesarias para identificar las mercancías y distinguirlas de otras similares; podrá también consignarse la información antes descrita en

la factura, en documento de embarque o en una relación anexa que señale el número de pedimento respectivo, así como la firma del importador o del agente aduanal.

En exportación, los documentos anexos al pedimento prácticamente son los mismos que en importación.

Una vez que ya este capturado el pedimento se procede a su validación electrónica, con la cual se obtiene la famosa firma electrónica avanzada (FEA) que corresponde a cada uno de los agentes aduanales, mandatarios autorizados y apoderados aduanales, esto equivale a la firma autógrafa; esta validación consiste en comprobar que los datos asentados en el pedimento estén dentro de los criterios sintácticos, estructurales y normativos, conforme se establezca por el Servicio de Administración Tributaria, para ser presentados al sistema electrónico del propio Servicio.

En otras palabras, esto se refiere a la comprobación que lleven a cabo las confederaciones de agentes aduanales y las asociaciones nacionales de empresas que utilicen los servicios de apoderados aduanales, de los datos asentados en los pedimentos que se tramiten, con el objetivo de cumplir con los diversos requisitos y criterios fijados por el SAT.

Así como se hace la validación electrónica también se procede al pago electrónico de pedimento, una opción que se utiliza la infraestructura tecnológica y operativa existente para el Pago Electrónico de Pedimentos. Con servicio se puede pagar electrónicamente todas las operaciones de Impuestos al Comercio Exterior, con lo que se elimina la necesidad de trasladarse a las ventanillas de los módulos bancarios y con esto reducir los costos, tiempos y riesgos para el pago de estos documentos.

Una vez validado el pedimento y cubierto el pago de las contribuciones se procede a la liberación de las mercancías del recinto fiscal (almacén), se cubren las maniobras y se presentan las mercancías con el pedimento y demás documentos anexos, ante la autoridad aduanera y así se activará el sistema de selección automatizado mediante un código de barras inserto en el pedimento, el cual puede arrojar básicamente dos tipos de resultados:

- a) Reconocimiento Aduanero.- Lo cual significa que la mercancía será revisada por la autoridad aduanera (verificadores), para allegarse de elementos que ayuden a precisar la veracidad de lo declarado, respecto a los conceptos siguientes:

1. Las unidades de medida señaladas en las tarifas de las leyes de los impuestos generales de importación o exportación, así como el número de piezas, volumen, números de lote, números de serie, origen de mercancías y otros datos que permiten cuantificar la mercancía.

b) Desaduanamiento Libre.- Lo que significa que la mercancía puede seguir su camino sin que proceda a revisión, y se entregue a su destino final.

En esta parte es importante señalar que anteriormente existía el Segundo Reconocimiento aduanero, pero a partir del 3 de diciembre de 2010 decidieron desaparecer el segundo reconocimiento.

Cuando sea practicada una revisión y la autoridad considere que probablemente se ha incurrido en alguna infracción, podrá retener la mercancía, embargarla precautoriamente, o en algunas ocasiones levantar actas también llamadas incidencias administrativas, que generan créditos fiscales al contribuyente.

En el caso que los datos asentados en los pedimentos no sean los exactos pueden ser modificados mediante una rectificación a dicho pedimento; en este caso se analizan cuáles son los datos que se pueden rectificar en los pedimentos, cuántas veces se pueden modificar esos documentos y los momentos en que se pueden realizar, a fin de que los importadores y exportadores conozcan todo lo relacionado con la rectificación de pedimentos (Ver Anexo 2. Diagrama de Flujo Despacho Aduanero).

1.5 EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

Los puertos son un conjunto de instalaciones y servicios que permiten el intercambio de mercancías entre los medios terrestre y acuático en el ámbito nacional e internacional; son la puerta por donde pasa la mayoría de los productos del comercio internacional y la interface entre el transporte terrestre y marítimo. Los puertos son fundamentales en la política económica de los países; permiten hacer más eficiente el sistema de transporte, fomentan el crecimiento del comercio con otros países, alivian la congestión de los principales corredores terrestres, mejoran los enlaces marítimos con las regiones insulares y periféricas de un país y refuerzan el transporte multimodal y la logística del transporte.

Un aspecto muy importante, es saber cómo operan los puertos y hay que tomar en cuenta que la organización portuaria mexicana está integrada por tres organismos:

- 1) El Gobierno Federal
- 2) Las Administraciones Portuarias Integrales (APIS)
- 3) El Sector Privado

Dicha integración permite realizar diversas funciones en materia de regulación política, administrativa, de mantenimiento, inversión, planeación, promoción y fomento de la competencia, así como la prestación de servicios.

Sin duda alguna, el transporte marítimo constituye un elemento fundamental para el comercio exterior, además de conectar regionalmente con el territorio continental; este transporte es el medio más importante en los sistemas del transporte internacional y su cuantía puede apreciarse cuando se observa que en los últimos años “...el volumen total transportado por vía marítima se duplicó al pasar de 900 millones de toneladas a 1,800 millones”¹⁵.

Este incremento ha sido posible por la interacción de varios factores:

- a) Mayor capacidad de las naves, lo cual permite transportar mayores volúmenes con costos de transporte decrecientes por unidad transportada.
- b) Cambios sustanciales en los sistemas de manejo de la carga, al mecanizarse las maniobras con equipo y maquinaria de gran capacidad y sustituirse los embarques de mercancías, estibadas en forma individual, por el nuevo concepto de carga unificada, tanto en plataformas (pallets) como en recipientes de dimensiones convencionales que partiendo de una unidad productora o distribuidora en el interior o en el puerto de un país, se transportan por medio de plataformas de ferrocarril; como se puede ver, esto ya es con una mayor velocidad en su maniobra en comparación con los sistemas tradicionales.
- c) Grandes inversiones en instalaciones portuarias en los principales puertos, lo cual permite la recepción o envío de grandes volúmenes de mercancías a una gran velocidad, así como la

¹⁵Zertuche Muñoz Guillermo, “Elementos de Operación y Administración Portuaria”, p. 7

disposición de nuevas unidades de atraque que reducen las estadías de los buques en espera de ser recibidos.

De hecho, en los últimos años, cabe mencionar que entre las quince terminales portuarias más importantes de México se destacan trabajos en el puerto de Ensenada, Baja California, donde se adquirió un centro de control de tráfico marítimo para agilizar la llegada y salida de embarcaciones; en la terminal de Guaymas, Sonora se concluyó la primera y segunda etapas de los dragados y rellenos de la bahía para la ampliación de la dársena así como la construcción de un canal de navegación; en Puerto Vallarta, uno de los destinos de playa más importantes del Pacífico mexicano, se invirtieron 252 millones de pesos (23.2 millones de dólares) para edificar dos nuevos muelles, lo que permitió triplicar la recepción de cruceros de última generación; y el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, concluye la primera etapa de una terminal especializada de 2,200 millones de pesos (unos 201.8 millones de dólares) con una capacidad para operar 600,000 contenedores anuales.

Actualmente, México cuenta con más de 20 puertos habilitados para el tráfico de altura que moviliza grandes volúmenes de productos petroleros, agrícolas y minerales, que cumplen con estándares internacionales de seguridad y están provistos con equipo de alta tecnología para la revisión de mercancías.

Gracias a estos factores, es como los puertos mexicanos son parte de la cadena del transporte internacional y el comercio mundial; además, que por su localización marítima México: "...ocupa la tercera posición en el nivel mundial en longitud de litorales y cuenta con 22 puertos, de los cuales el 45% se localizan en el litoral del Pacífico y el resto en las costas atlánticas del Golfo de México y el Caribe"¹⁶.

Desde mi punto de vista los tres factores son importantes, pero creo que el factor "C" es el más fuerte ya que es una realidad que si no hay la suficiente infraestructura no podría haber flujo de movimiento constante.

Por ejemplo, en los últimos tres sexenios, México ha contado con una infraestructura portuaria moderada: "...del 2001 al 2004, en el sexenio de Vicente Fox la inversión de puertos mexicanos fue

¹⁶ Díaz Bautista Alejandro, "México y la política internacional", Comercio Exterior., p.12.

de 21,192 millones de pesos, lo que significó un crecimiento del 106 % comparado al sexenio de Ernesto Zedillo, donde se tuvo una inversión de 10,164 millones de pesos que se invirtieron de 1995 a 1998”¹⁷.

Para el 2007 se programaron inversiones en infraestructura marítima-portuaria por 6,176.6 millones de pesos, de los cuales 2,384.5 corresponden a inversión pública (38.6%) y 3,792.1 al sector privado (61.4%); de enero a julio de 2007 se ejercieron 2702.1 millones de pesos, 26.3% menos en términos reales que en el periodo del año 2006, debido a que se recalendarizaron obras importantes, entre las que destacan, los dragados de Manzanillo y Coatzacoalcos, así como instalaciones aduaneras en Ensenada y Lázaro Cárdenas.

Durante la presente administración “...se construirán al menos cinco nuevos puertos y se modernizarán otros 22, principalmente los puertos de Tampico, Altamira y Lázaro Cárdenas, Michoacán que desde mi punto de vista son los que tienen mayores operaciones, estos puertos tendrán una inversión de 7 mil millones de pesos en obras de mejoramiento y expansión de puertos, también menciona que fomentará el turismo en los puertos, lo que tendrá un costo de alrededor de 71,000 millones de pesos (unos 6,513 millones de dólares)”¹⁸.

Entre los proyectos estratégicos en nuestro sistema portuario también está la ampliación del puerto de Manzanillo, Colima, y el de Punta Colonet en Baja California, pero hay que tomar en cuenta que la finalidad de la ampliación de estos 2 puertos es que sean de los 50 más grandes del mundo en materia de movimiento de contenedores para el 2012; este tipo de proyectos estratégicos incluye el puerto de altura, la terminal especializada de contenedores y la conexión ferroviaria con la frontera de Estados Unidos.

De hecho, en el puerto de Manzanillo se puso en operación la primera etapa de un patio para los tráileres; con una superficie de 76 hectáreas, las autoridades mexicanas esperan que con estas obras Manzanillo se convierta en el primer puerto del país en movilizar de 1.5 a 2 millones de TEUS, eso es el 50% de los contenedores que se moverán en todo el Sistema Portuario Nacional de 2008 a 2010.

¹⁷ Ibidem, p.18.

¹⁸ Pérez Escobedo María Antonieta, “Los puertos Mexicanos ante el reto de la modernización”, Comercio Exterior, p. 18

La ampliación del puerto de Manzanillo, es porque este es uno de los puertos con mejores condiciones geográficas; además está ubicado en la intersección de las rutas principales del Pacífico, perfilándose así, como el principal recinto marítimo en el manejo de contenedores en todo el país, al movilizar 90% de la carga por el pacífico mexicano.

Con relación al puerto Punta Colonet, en Ensenada, Baja California, se ha seleccionado como el lugar idóneo para la construcción de uno de los mayores puertos marítimos del mundo, que sería la puerta principal de la Cuenca del Pacífico Asiático, el cual incluiría una vía férrea para conectarse con Estados Unidos, además de recintos fiscalizados, aeropuerto, carreteras, parques industriales, una planta de energía y hoteles; estos proyectos podrían promover el crecimiento económico industrial en otros sectores.

Para atender con eficacia y eficiencia el transporte de mercancías y, de esta forma convertir a México en una plataforma logística de tráficos internacionales, se impulsarán los corredores multimodales, particularmente aquellos como los de Manzanillo y Punta Colonet que vinculan a los puertos con la frontera de México-Estados Unidos. De igual forma, se tiene un “...Plan Maestro para el Desarrollo de Corredores Multimodales en México, cuyo financiamiento se gestionó ante la Agencia para el Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos”¹⁹.

En el muelle de Coatzacoalcos, Veracruz se invirtieron 145 millones de pesos (13.3 millones de dólares) para ampliar la capacidad de carga en el servicio de ferrobuzo que parte de este puerto hacia el puerto de Mobile (Alabama, Estados Unidos); también se abanderaron 44 embarcaciones como mexicanas y se efectuó el dragado para que el puerto de Tuxpan, Veracruz, pueda recibir embarcaciones de hasta 220 metros, principalmente para el movimiento de gas LP.

En Altamira, Tamaulipas, se inició la reubicación de un muelle y la construcción de otro para la fabricación de plataformas marinas y la ampliación de una planta industrial; se mejoraron vialidades, vías férreas y el sistema de abastecimiento de agua, construcción de muelle, reconstrucción de escolleras, ampliación de dos muelles y dragado de plantilla en canal, y en Tampico, Tamaulipas se terminó el dragado en canal y dársenas, así como restitución de la plantilla.

¹⁹ Idem

Sin embargo, hay que tomar en cuenta que todos estos proyectos suelen ser a largo plazo y algo complicados; esto es debido a que las operadoras de las terminales de los puertos más grandes del mundo, que han mostrado interés en la concesión o ampliación de los puertos mexicanos, han mencionado que en México persisten obstáculos burocráticos para la operación marítima, como los excesivos trámites que se realizan y la falta de coordinación para la descarga de contenedores, por lo que muchas veces quedan abandonados sin que nadie los reclame, observándose así la necesidad de concluir los planes maestros de desarrollo y la política económica portuaria en México y con ello tener reglas claras para fomentar el sector portuario.

Creo que en este aspecto, las autoridades deberían de tomar en cuenta que necesitamos contar con puertos competitivos para aprovechar la vecindad con Estados Unidos, lo que nos daría ventaja frente a las naciones asiáticas.

Observamos que el aumento del transporte de mercancías por vía marítima en México, y la ventajosa posición geográfica de tener más de 11 mil kilómetros de costa en los litorales del Pacífico y del Atlántico, brindan a los puertos mexicanos la oportunidad de explotar el tráfico marítimo en la zona y aprovechar su vecindad con Estados Unidos, los países de Centroamérica y el canal de Panamá, para movilizar los millones de contenedores con destino a todo el mundo.

Dada esta situación de modernización en México, el sistema portuario mejora la eficiencia operativa y supera el rezago acumulado en infraestructura al construirse terminales especializadas de carga; esto ha generado un cambio sustantivo en la geografía portuaria nacional desde los noventa, donde se puede destacar el crecimiento de carga en contenedores y la aparición de redes de transporte intermodal como sistema de optimización del flujo de carga, para responder a los flujos de carga y exigencias de un contexto portuario muy competitivo a escala mundial.

Desde mi punto de vista, este concepto de modernización nos ha abierto muchas puertas, ya que el comercio es una base fundamental para la economía de nuestro país y si no se estuviera modernizando no estaríamos entrando a la competencia a nivel mundial, aunque hay que reconocer que en la actualidad, los puertos mexicanos son más eficientes y seguros que en anteriores décadas, pero nuestra realidad es que aún no se pueden comparar con los puertos de Ámsterdam, Nueva York, Los Ángeles-Long Beach, Hong Kong y Singapur.

Desafortunadamente, las estadísticas de los puertos muestran de manera muy clara la posición internacional de México, que no cuenta con un puerto entre los 50 principales del mundo en materia de tráfico de contenedores.

El ritmo de crecimiento económico de México, al igual que el crecimiento de las inversiones públicas y privadas en materia de puertos ha sido insuficiente para satisfacer las necesidades de transporte y comunicaciones de la población.

TABLA 1. PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO EN TRÁFICO DE CONTENEDORES

Lugar	Puerto	País	TEUs	Lugar	Puerto	País	TEUs
1	Singapur	Singapur	23,192	26	Gioia Tauro	China	3,161
2	Hong Kong	China	22,427	27	Yokohama	Japón	2,873
3	Shanghai	China	18,084	28	Jeddah	Arabia Saudita	2,836
4	Censen	China	16,197	29	Felixstowe	Reino Unido	2,700
5	Busan	Corea del Sur	11,843	30	Jawaharlal Nehru	Arabia Saudita	2,667
6	Kaohsiung	Taiwan	9,471	31	Manila	Filipinas	2,665
7	Róterdam	Holanda	9,287	32	Dalian	China	2,665
8	Hamburg	Alemania	8,088	33	Salalah	Omán	2,492
9	Dubai	Emiratos Arabes Unidos	7,619	34	Nagoya	Japón	2,491
10	Los Angeles	Estados Unidos	7,485	35	Colombo	Sri Lanka	2,455
11	Long Beach	Estados Unidos	6,710	36	Valencia	España	2,410
12	Antwerp	Bélgica	6,482	37	Oakland	Estados Unidos	2,273
13	Qingdao	China	6,307	38	Santos	Brasil	2,268
14	Port Klang	Malasia	5,544	39	Kobe	Japón	2,262
15	Ningbo	China	5,208	40	Le Havre	Francia	2,119
16	Tianjin	China	4,801	41	Keelung	Taiwán	2,091
17	New York/New Jersey	Estados Unidos	4,785	42	Seattle	Estados Unidos	2,088
18	Guangzhou	China	4,685	43	Barcelona	España	2,071
19	Tanjung Pelepas	Indonesia	4,177	44	Tacoma	Estados Unidos	2,066
20	Laem Chabang	Tailandia	3,834	45	Charleston	Estados Unidos	1,987
21	Bremen/Bremerhaven	Alemania	3,736	46	Hampton Roads	Estados Unidos	1,982
22	Tokio	Japón	3,593	47	Khor Fakkan	Emiratos Arabes Unidos	1,930
23	Xiamen	China	3,342	48	Ho Chi Minh	Vietnam	1,911
24	Tanjung Prior	Indonesia	3,282	49	Savannah	Estados Unidos	1,902
25	Algeciras	España	3,180	50	Melbourne	Australia	1,863

Fuente: www.sct.gob.mx (consultada el 26 de mayo 2010)

Aunque tal vez no estemos dentro de los primeros 50 principales puertos del mundo, hay que tomar en cuenta que, la política económica de los puertos mexicanos consiste en ampliar su cobertura, modernizar la infraestructura existente y proporcionar servicios confiables y de calidad para toda la población, esto con la finalidad de poder aumentar un poco más nuestra economía comercial y entrar en uno de los 50 puertos principales del mundo.

De manera complementaria, se impulsa el desarrollo de nodos intermodales que brinden alternativas para la movilización de la carga comercial, de tal forma que este sistema reduzca los costos logísticos y fomente la competitividad, para ofrecer servicios con calidad y precios acordes a estándares internacionales. La política económica portuaria en México se enfoca en incrementar la infraestructura portuaria, especialmente, la capacidad de manejo de contenedores, desarrollar los puertos como parte de un sistema integrado de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos para las empresas, fomentar la competitividad del sistema portuario para ofrecer un mejor servicio acorde con estándares internacionales e impulsar el desarrollo de los puertos con vocación turística, y fomentar las inversiones nacional e internacionales en el sector comercial.

En la actualidad los puertos mexicanos han conformado un modelo de organización institucional descentralizado y financieramente suficiente, esos puertos promueven la inversión y cuentan con la capacidad para generar recursos que aseguren su crecimiento a largo plazo.

Con relación a otros puntos estratégicos para la actividad comercial, también está la ciudad de Nuevo Laredo, Tamaulipas, es la frontera más importante de comercio internacional por tierra de América. Diariamente cruzan más de 3,000 trailers y 1,500 carros de ferrocarril anualmente.

Más del 36% del total de la actividad de Comercio Internacional de México hacia el exterior, cruza por Nuevo Laredo. Por este motivo, la economía de este lugar gira en torno a la importación y exportación comercial e industrial, entre México y Estados Unidos, y cuenta con infraestructura compleja y suficiente para facilitar el flujo de mercancías entre estos dos países

Gracias al amplio y moderno Puente Mundial de Comercio, inaugurado en el año 2000, entre Nuevo Laredo y Laredo, TX, el tiempo de trámite se ha reducido considerablemente y se ha vuelto eficiente el proceso de importación y exportación.

El puerto de Altamira es un puerto de altura en el Golfo de México; son varios factores que hacen de Altamira una zona de auge económico e industrial, entre los que destacan su estratégica localización geográfica, el exitoso desarrollo de un puerto industrial, infraestructura en comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas, además de su importancia como compuerta comercial de México con los Estados Unidos, Europa y los países cuyos vínculos comerciales apuntan a México.

Altamira se encuentra en una zona geográfica privilegiada. Se localiza en la parte sureste del Estado de Tamaulipas; es uno de los tres municipios metropolitanos, que conforman la zona conurbada más importante del Estado. Las coordenadas extremas del territorio altamirense son: al Norte 22º 46', al Sur 22º 19' de latitud norte, al Este 97º 50', y al Oeste 98º 20' de longitud oeste.

Altamira, conjuga la modernidad y eficiencia de sus terminales con importantes desarrollos industriales, que por su integridad se transforma de tener una exitosa operación portuaria a un moderno y competitivo complejo industrial.

CAPITULO 2. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO

En este segundo capítulo nos enfocaremos en la evolución del puerto de Manzanillo porque se ha transformado casi milagrosamente al igual que otros puertos del país y esto es debido a la diversidad de los productos que maneja, el número de barcos que arriban y las numerosas líneas comerciales que los visitan, esto confirma su papel fundamental en el tráfico hacia y desde la cuenca del pacífico.

Como podemos notar, nuestro país ha experimentado cambios muy importantes relacionados principalmente con la apertura comercial y por consiguiente en el ámbito aduanero, lo que representa un cambio de paradigma en cuanto al rol y sus funciones principales, tal es el caso del decreto de facilitación aduanera el cual evidentemente hace más efectivo y eficiente el proceso del despacho aduanal.

En términos generales, este capítulo también trata de describir en qué consiste este nuevo rol de la aduana en torno a las diferentes estrategias llevadas a cabo en materia de modernización aduanera el cual se vale de la incorporación de la tecnología y eliminación de procesos, para potenciar y hacer más efectivos sus resultados.

2.1. ANTECEDENTES DEL PUERTO DE MANZANILLO

El Puerto de Manzanillo es un municipio mexicano del estado de Colima; limita al norte con Minatitlán, al este con Coquimatlán y Armería; al sur, está el Océano Pacífico; y, al oeste y noroeste limita con el estado de Jalisco. Se localiza entre los 103º59' a 104º44' de longitud oeste y a los 18º53' a 19º 18' latitud norte, con altura sobre el nivel del mar de 4 metros en el malecón.

Con relación a la historia del puerto de Manzanillo, se sabe que “...el puerto recibió en tiempos precolombinos el nombre de *Cozcatlán*, cuya derivación etimológica en lengua Náhuatl significa “Lugar de perlas”²⁰; de igual forma, se sabe que una actividad importante para los grupos prehispánicos asentados en Manzanillo fue trabajar la cerámica, la elaboración de figuras y los talleres de concha y caracol para la manufactura de collares; esto permite suponer que existían buzos que recolectaban perlas para esta actividad; principalmente en el antiguo puerto de

²⁰ Álvarez Jorge Rogelio, Adam Alfredo, Enciclopedia de México, p. 4959.

Salagua, en donde se estableció, en la época prehispánica, un grupo indígena en un pueblo llamado Tzalahua.

Es por eso que, según las crónicas, cada noventa días eran enviadas a los mercados de Tlatelolco en la Gran Tenochtitlán como parte de un tributo o pacto comercial que el gobierno de Colima hizo al dominante imperio azteca a través de sus emisarios Pochtecas.

Gracias a la marcada influencia que se recibió por su cerámica prehispánica se comenzó a identificar el auge comercial y se llevó a establecer contactos marítimos con pueblos del Perú y el Lejano Oriente.

Uno de los personajes con más relevancia en la historia del puerto de Manzanillo, fue "Hernán Cortés y los españoles que le acompañaban, quienes llegaron a esta bahía en busca de riquezas naturales en el Pacífico; Cortés le llamó: "...Bahía de Buena Esperanza" y desembarcaron en la hoy conocida Playa la Audiencia; siendo el capitán de más confianza de Hernán Cortés el marino Gonzalo de Sandoval, fue el primero en encontrarse con los jefes indios en este lugar, en el año de 1522"²¹.

Ese mismo año, el capitán Gonzalo de Sandoval llegó hasta el puerto de Salagua, donde recorrió y exploró el litoral; es hasta el 24 de julio de 1527 cuando Álvaro Saavedra Cerón, quien reconoció y exploró por primera vez las bahías de Manzanillo; con la llegada a la "Bahía de Buena Esperanza", lo cristianizó nombrándolo "Puerto de Santiago de la Buena Esperanza"; desde entonces la bahía se consideró un lugar seguro e ideal para embarcadero y la construcción de barcos.

En la época colonial, Manzanillo se constituyó en un importante centro naval, pues aquí se construyeron los navíos que salieron en la expedición mandada por Hernán Cortés con destino al mar de Bermejo, esto fue con la finalidad de buscar la conquista de las Californias; además, fue punto de partida de numerosas expediciones marítimas por el Océano Pacífico y a él arribaba la Nao de China, procedente de Filipinas, con su valiosa carga de productos orientales.

Es importante resaltar que Manzanillo fue el tercer puerto que crearon los españoles en el Pacífico y en el desarrollo de su historia se encuentran hechos y personajes muy importantes; por ejemplo,

²¹ Ibidem, p. 4963.

para el 30 de octubre de 1533, Hernando de Grijalva, zarpó del puerto de Santiago en los bergantines "San Lorenzo", descubriendo el Archipiélago de Revillagigedo, las cuales son un grupo de islas en el Océano Pacífico que forman parte del estado mexicano de Colima y se localizan entre 720 y 970 km de Manzanillo.

Uno de los hechos primordiales para el desarrollo de todo el estado, es el sucedido en 1569, cuando Álvaro Mendaña, otro navegante español, al regreso de su viaje a las islas Salomón llegó a Santiago, se reabasteció y regaló a los pobladores la palma de coco, quienes empiezan a explotar su potencial, aumentando su productividad con la llegada de esclavos chinos, y trajeron conocimientos novedosos para los colimenses, aun cuando su llegada fue como esclavos.

Como podemos ver el puerto de Manzanillo fue sobresaliendo y su desarrollo nunca se detuvo, a pesar de las grandes batallas que se presentaron; es así como el Gobierno General de la República, decretó la apertura de Manzanillo como puerto del Pacífico el 1 de mayo de 1824.

Veinticuatro años después, (1° de mayo de 1848), el Presidente de la República, Manuel de la Peña y Peña expidió el decreto donde se establece la aduana marítima y lo habilita para el comercio exterior e interior, quedando como "Puerto de Altura"²²; y para el 21 de octubre de 1825, el Congreso de la Unión decretó a Manzanillo como "Puerto de Cabotaje"²³, acordando también trasladar el puerto de Tzalahua a Manzanillo.

Es así como, la aduana se estableció en Colima en 1854 y fue hasta el 1 de diciembre de 1871 que se cambió a Manzanillo.

La población seguía creciendo y el 8 de mayo de 1854 se ejecutó "El Fundo Legal" y se activó el desarrollo del puerto, repartiendo las manzanas urbanizadas y lotes respectivos.

²² Reyes Díaz Leal Eduardo. "Glosario de Comercio Exterior", p. 97.

²⁴Un puerto de altura es aquel que está en condiciones de recibir embarcaciones de gran calado, es decir, de grandes cantidades de carga, así como mantener relaciones comerciales.

²³ Un puerto de cabotaje es aquel que tiene capacidad de poder recibir pequeñas embarcaciones debido a su poco dragado con que cuenta este, además de que este tipo de puerto solo mantiene relaciones comerciales con puertos de su mismo tipo y cercanos.

Otro de los datos importantes que hay que resaltar es cuando se da la apertura del canal, que une la bahía con la laguna de Cuyutlán el 28 de mayo de 1868. El 20 de junio de 1873 se erige al puerto de Manzanillo como municipio.

Hasta el año 1900 Manzanillo había permanecido como un simple fondeadero; para el 10 de enero de ese mismo año, se iniciaron las obras del rompeolas con una longitud de 440m; también se iniciaron las obra del malecón de 670m de largo formado por dos secciones; para el 12 de diciembre de 1908, se inauguró el ferrocarril y las obras del puerto, malecón y rompeolas.

En este mismo año, el presidente Porfirio Díaz inauguró el Ferrocarril que daría servicio desde el puerto de Manzanillo hasta la ciudad de Guadalajara y declaró a Manzanillo puerto de entrada marítimo oficial. Manzanillo fue capital del estado del 20 de febrero al 1 de marzo de 1915, ante la amenaza de ser tomada la plaza de Colima por las fuerzas del General Francisco Villa.

Durante la Guerra Cristera, Manzanillo fue tomado por los sublevados el 24 de mayo de 1928, hasta que son desalojados por el Gral. Heliodoro Charis. El barco cañonero "Progreso" atacó el puerto dejando grandes destrozos; ahí muere el guardiamarina José Villalpando Rascón, considerándose su gesta histórica; para el 1 de mayo de 1948, Manzanillo se elevó a la categoría de Ciudad y para el 23 de abril de 1948, Manzanillo adquirió titularidad como la segunda ciudad en el estado.

Para este mismo año, Manzanillo logró mover "...775 970t de carga marítima de altura: 664 402 de importación y 131 568 de exportación y 2 820 595 t de cabotaje 2 550 308 de entrada y 270 287 de salida."²⁴

El evento para festejar este acontecimiento se efectuó el 1 de mayo del mismo año, con motivo de su primer centenario como puerto de altura.

Para 1989 la infraestructura del Puerto estaba por las siguientes aéreas:

²⁴ Álvarez Jorge Rogelio, Adam Alfredo, p. 1636.

- Área de Agua: Bocana, canal de acceso, fondeadero, dársena de ciaboga y dársena de maniobra.
- Obras de protección: Espigones, rompeolas, bordos de protección.
- Obras de Atraque: Muelles, malecones, atracaderos y muros.

En el año de 1971, se inauguró el puerto interior de “San Pedrito”, con un costo de 250 millones de pesos; el primer buque que hizo uso del puerto fue "Salvada", de matrícula inglesa.

También es importante señalar las primeras formas de administración de los puertos, a partir del México Independiente; esta administración tuvo origen en la Marina de Guerra, con el tiempo, los cambios en la forma de administrar los puertos, han sido variados, correspondiendo en algunos periodos a los “...Capitanes de Puertos, en otros Administradores de las Aduanas, posteriormente la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a través de un Departamento de Marina, del que dependían los capitanes de Puerto, para después volver a ser administrados por la Secretaría de Marina”²⁵.

Durante estos periodos de administración los permisos y autorizaciones para la prestación de los servicios públicos de maniobras en los puertos habían sido proporcionadas de manera directa por el Ejecutivo Federal a las Organizaciones de Trabajadores responsables de proporcionar o ejecutar los trabajos portuarios, pero esta forma de proporcionar los servicios propició, la división de las maniobras dando origen a la formación de Gremios de Trabajadores ya que se generó una serie de problemas durante el manejo de la mercancía volviéndose las maniobras lentas y con bajos rendimientos.

Debido a lo anterior, en 1970 se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, integrada por el Gobierno, Trabajadores Portuarios y Usuarios, esto con la finalidad de dar una mayor atención a las justas demandas de los trabajadores y de los usuarios; garantizándole a los primeros, condiciones más favorables de vida y trabajo, y a los segundos, una estructuración adecuada de tarifas, seguridad y protección a las cargas; así es como se da inició en Manzanillo, en 1971, la creación de la empresa de Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V. (SEPORMAN)²⁶.

²⁵ Ortiz Federico. “Los Puertos Mexicanos”, p. 44.

²⁶Álvarez Jorge Rogelio, Adam Alfredo, Op Cit., p. 4965.

Dentro de las actividades de la empresa SEPORMAN, estaban:

1. Contar con una sola organización de trabajadores: Para la ejecución de todas las maniobras y la participación de los usuarios en su capital social.
2. La obtención de un adecuado equipamiento portuario.
3. Capacitación al personal para elevar la calidad en la prestación de los servicios, entre otras.

Con el paso del tiempo las acciones emprendidas por Puertos Mexicanos, dieron pie a la nueva reestructuración de los puertos en nuestro país. En junio de 1993, a raíz de la promulgación de la Ley de Puertos la cual es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

También se creó la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante; se constituyeron las primeras 21 Administraciones Portuarias Integrales, entre ellas la de Manzanillo, y así entró en proceso de extinción Puertos Mexicanos, y se creó la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, quien a su vez inicia el proceso de liquidación de las empresas de Servicios Portuarios, entre ellas la de Manzanillo.

A partir de que entraron en función las Administraciones Portuarias Integrales, los puertos de nuestro país, se volvieron autosuficientes, ya que los recursos que estos generan, se quedan en cada uno de los puertos, convirtiéndose los derechos de puerto, atraque, muellaje y almacenaje, en tarifas por uso de infraestructura. Por lo tanto, dejan de ser subsidiados volviéndose más productivos y competitivos; esto le permite a los puertos, ser importantes contribuyentes al erario, vía pago de contraprestaciones (por las concesiones otorgadas a las APIS), impuestos y capitalización de utilidades. También se iniciaron los procesos de privatización para la operación de las terminales e instalaciones, y para la prestación de los servicios portuarios; por lo tanto, es el capital privado, el que invierte en la operación y equipamiento de dichas terminales, por lo que, con base en normas claras, se empieza con la Libre Competencia en la prestación de los servicios, con los beneficios que esto genera para el usuario y el cliente.

Adicionalmente, se hizo una nueva reforma laboral; se crearon nuevos sindicatos, se firmaron nuevos contratos colectivos de trabajo y ahora las empresas de la iniciativa privada, celebran directamente los convenios con los sindicatos de los trabajadores.

2.2. CONSTRUCCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE MANZANILLO

Con motivo de la reestructuración de los puertos y con base al nuevo ordenamiento jurídico Ley de Puertos, "...en diciembre de 1993 se constituyó la Administración Portuaria integral de Manzanillo (API), iniciando operaciones a partir del 2 de febrero de 1994, contando con su Título de Concesión, para la Administración Integral del Recinto Portuario de Manzanillo, así como la autorización para administrar el recinto fiscalizado, y la correspondiente autorización de tarifas por el uso de infraestructura"²⁷.

Entre los aspectos que destacan del Título de Concesión de la API son:

- La planeación del desarrollo y uso del suelo se determina en el puerto.
- Los recursos que se generan en el puerto, se destinan íntegramente al desarrollo de instalaciones comunes y nuevos proyectos.
- El contar con reglas de operación del puerto de Manzanillo.

La problemática derivada de la actividad portuaria, se da a conocer a través de un Comité de Operaciones, en el cual intervienen representantes de todas aquellas figuras que de una forma u otra, intervienen en el puerto; es presidido por la API de Manzanillo.

Se menciona sobre la posibilidad de ceder, mediante licitación pública, instalaciones, terminales, o áreas para el establecimiento de nuevas instalaciones especializadas. También se contempla, el otorgamiento de contratos para la prestación de servicios portuarios, mediante el establecimiento de reglas claras, que permiten la libre competencia y se abre la posibilidad a la inversión

²⁷ Hernández de Labra Fernando, "Puertos", p 76.

extranjera, hasta con un 100% de su capital, sujeto a que la aportación sea realizada en empresas constituidas en nuestro país.

Un factor importante que hay que señalar es que la API de Manzanillo, inició su proceso de privatización de terminales, instalaciones y de prestación de servicios, a partir de 1995, en donde son cedidas por primera vez a inversionistas privados, la Terminal Especializada de Contenedores, la Instalación de usos Múltiples No. 1, y el Servicio de Remolque, entre otros.

Actualmente, la API de Manzanillo tiene las funciones de: administrar, promocionar, construir, desarrollar y mantener la infraestructura del recinto portuario de Manzanillo, Colima y además ha logrado privatizar todos los servicios que actualmente se prestan dentro del recinto portuario, siendo un beneficio para todos nuestros clientes, ya que se ha logrado una sana competencia, en cuanto a la promoción de tarifas se refiere; de igual forma, se continúa trabajando en la atracción de nuevas inversiones privadas para el puerto de Manzanillo, así como una mayor inversión pública, con recursos propios de la API, para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria.

Es de suma importancia señalar que a partir de la creación de la API se generó un gran desarrollo del Puerto, incorporando a la iniciativa privada en la operación, y compartiendo las inversiones, tanto de infraestructura como en equipo, lo cual permitió que el puerto en estos 13 años, aumentara significativamente su tráfico de 4 a 20 millones de toneladas anuales; además, también se vio el incremento del tráfico de mercancías entre Asia y América

Actualmente, el "...Puerto de Manzanillo es el líder dentro del Sistema Portuario Nacional en el manejo de carga Contenerizada con una participación en el mercado del 47%"²⁸; cómo podemos ver gracias a su posición geográfica y alto nivel de capacitación en el manejo de dicha carga, genera expectativas de crecimiento sustentable y sostenido.

Ante tales expectativas, el Puerto de Manzanillo enfrenta el reto de un crecimiento adecuado en infraestructura e instalaciones para mantener su competitividad, por lo que se hace necesario

²⁸ Ibidem, p. 95.

ejercer acciones en el corto, mediano y el largo plazo que permitan concretar su desarrollo con gran impacto en la economía regional y nacional.

De esta manera podemos ver como se fue desarrollando la infraestructura del puerto y comenzó a disponer con las siguientes áreas de almacenaje.

TABLA 2. ÁREAS DE ALMACENAJE

Tipo de Carga	Superficie (m2)
Bodegas de carga General	13,803
Bodegas - Refrigerados	16,845
Patios	429,480
Cobertizos	1,514
Bodegas Granel Agrícola	9,698
Bodegas Granel Mineral	14,217
Tanques	13,900
Silos	113,000

Fuente: www.inegi.org.mx (consultada el 2 julio de 2010)

2.3. TERMINALES DEL PUERTO DE MANZANILLO

Por lo antes mencionado, es que existe el funcionamiento de diversas empresas operadoras de terminales e instalaciones portuarias que tienen contratos de cesión parcial de derechos con la API; solo para conocerlas un poco las vamos a describir brevemente.

- **SSA MEXICO S.A. DE C.V.:** Es un operador que brinda todo tipo de servicios para el manejo de contenedores, automóviles, acero, minerales a granel, entre otros productos; como se puede ver cuenta con grandes aéreas de almacenamiento de contenedores, conexiones para contenedores refrigerados y formación de trenes unitarios. Actualmente, esta terminal presenta una alta ocupación de sus instalaciones en patio y su operación en el muelle se califica como eficiente; sin

embargo, debido a la saturación de patios, debe almacenar contenedores hasta de 6 niveles de altura, lo que resulta altamente costoso.

- **OPERADORA DE LA CUENCA DEL PACÍFICO, S.A. DE C.V. (OCUPA):** Empresa dedicada al manejo, almacenaje, custodia de carga general y contenedores refrigerados para lo cual dispone de la instalación de usos múltiples, patios y bodegas de almacenaje de carga contenerizada. También cuenta con patios para el almacenaje de contenedores vacíos localizados en el exterior del puerto. La operación de esta terminal es poco eficiente y altamente costosa, debido a que los espacios que tiene asignados en el interior del puerto se encuentran fraccionados o divididos, compartiendo aéreas con TIMSA.

- **VOPAK TERMINALS, S.A. DE C.V. (OCUPA):** Por cesión de derechos del contrato parcial de derechos y obligaciones que tenía celebrado la empresa Vopak Terminals, S.A. de C.V. con la API, OCUPA adquirió la titularidad de la terminal que contaba con instalaciones para el manejo especializado de productos líquidos a granel, como aceites vegetales y animales; cuenta con cuatro silos para el manejo y almacenamiento de fluidos.

- **TERMINAL INTERNACIONAL DE MANZANILLO, S.A. DE C.V. (TIMSA):** Se dedica al manejo, almacenaje y custodia de carga general de contenedores generales y refrigerados, para lo cual cuenta con la instalación de usos múltiples, con patios, con bodegas y cobertizos para el almacenamiento de carga; al igual que en el caso anterior, esta se encuentra saturada y con una operación poco eficiente y costosa.

- **MANJALBA, S.A. DE C.V. (TIMSA):** Por cesión de derechos del contrato parcial de derechos y obligaciones que tenía celebrado la empresa Manjalba, S.A. de C.V. con API, TIMSA adquirió la titularidad de la terminal de usos múltiples para el manejo de diferentes tipos de carga.

- **EXPLORACION DE YESO S.A. DE C.V.:** Esta empresa se encuentra ubicada a un costado de la Terminal Especializada de Contenedores; se dedica al manejo

especializado de granel mineral; cuenta con un almacén con capacidad de 60,000 toneladas de yeso; su operación ha tenido un crecimiento constante en cuanto a volúmenes de carga manejados; los principales productos que maneja son Pallet de hierro que se envía en un tráfico de cabotaje a la siderúrgica de Lázaro Cárdenas. De este tráfico un 30% a países como China, Japón y Malasia. También maneja yeso a granel que se exporta a los EUA. La instalación de esta terminal tiene problemas operativos debido a los congestionamientos internos del puerto; el ingreso de su carga se realiza por medio de camiones.

- **CEMEX MÉXICO, S.A. DE C.V.:** Esta terminal se dedica al manejo especializado de cemento; su ubicación obstaculiza el crecimiento de las áreas destinadas para el manejo y almacenaje de contenedores a cargo de las empresas TIMSA y OCUPA.
- **CEMENTOS APASCO, S.A. DE C.V.:** Como la anterior, esta terminal se ubica en la banda B del recinto portuario y se dedica al manejo especializado del cemento y cuenta con una espuela ferroviaria y una bodega para el almacenamiento del granel mineral.
- **COMERCIALIZADORA LA JUNTA, S.A. DE C.V.:** Esta terminal está orientada al manejo especializado de granos agrícolas y aceites vegetales.
- **MARFRIGO, S.A. DE C.V.:** Esta empresa opera con un frigorífico en la terminal pesquera, cuenta con cámaras frigoríficas para el almacenamiento en productos del mar.
- **TERMINAL MARÍTIMA DE PEMEX:** Como su nombre lo dice esta terminal está especializada para el manejo de petróleo y derivados que permiten la operación de buques con 200 metros; la operación de esta terminal se ha mantenido estable durante los últimos años y se utiliza para la recepción, almacenaje y abastecimiento de combustibles en la localidad.

- **FRIGORÍFICO DE MANZANILLO, S.A. DE C.V.:** Está orientada a los productos alimenticios y cuenta con cámaras frigoríficas con una capacidad de almacenamiento para 6,250 toneladas.

- **GRANELERA DE MANZANILLO, S.A. DE C.V.:** Como su nombre lo indica se dedica al manejo especializado de granel agrícola y su capacidad de almacenaje es de 25,000 toneladas de productos.

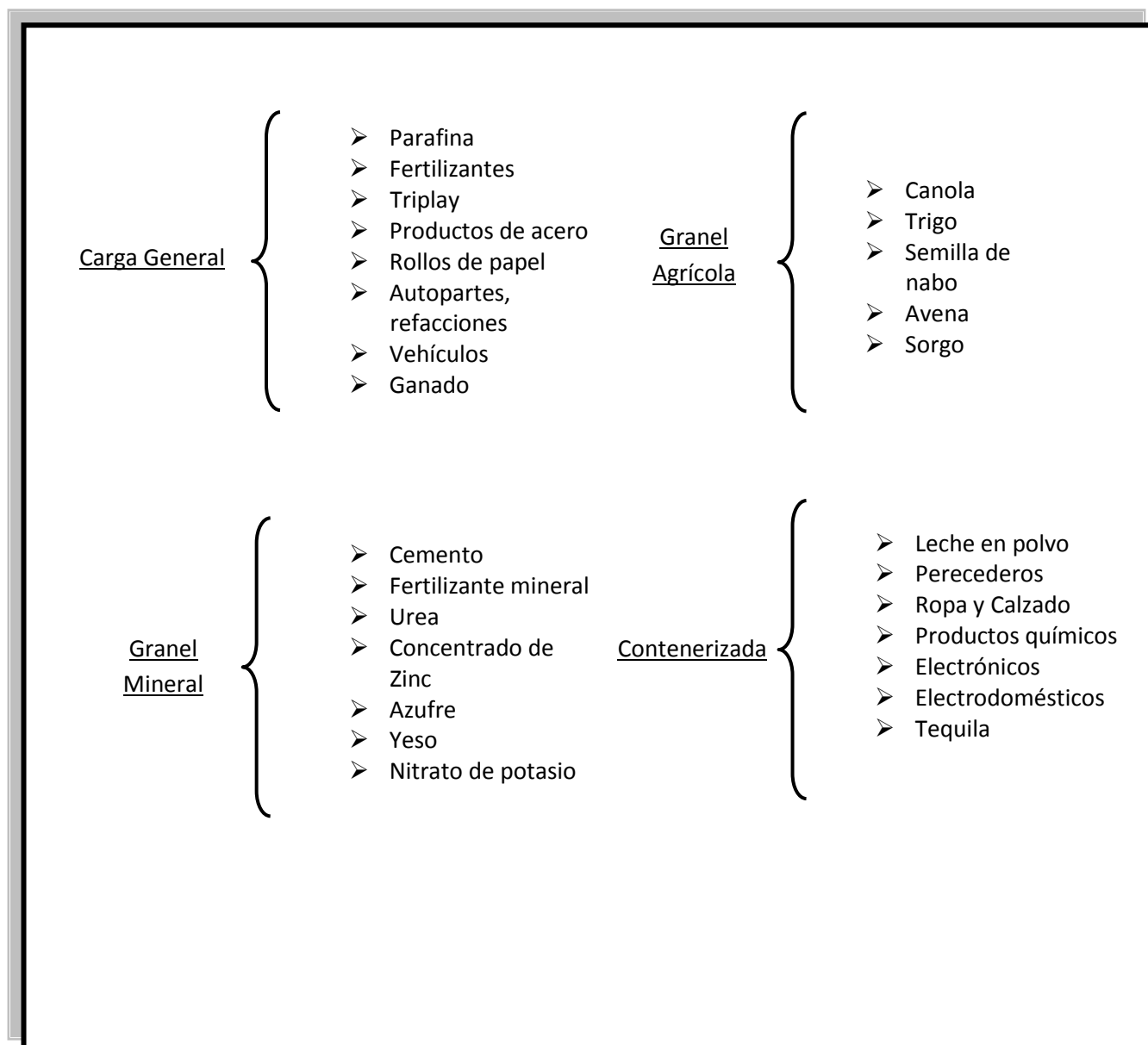
Estos son las principales terminales con las que cuenta Manzanillo; "...estas empresas operadoras corresponden a inversiones 100 % de capital privado, nacional y extranjero"²⁹, para el manejo de todo tipo de carga, brindando rendimientos de clase mundial, obteniendo una posición privilegiada para competir favorablemente con otros puertos ubicados en el pacífico mexicano.

Como resultado de la apertura a la inversión privada en los Puertos, y la facultad para la API de invertir los recursos que se generan en el mismo; a la fecha, han sido captados más de tres mil millones de pesos aplicados a la construcción y desarrollo de nueva infraestructura, terminales, instalaciones y servicios en el Puerto, de los cuales corresponde a la iniciativa privada el 53.80%, y el resto a recursos propios de la Administración Portuaria Integral generados en el Puerto.

Ya vimos las terminales y parte de la mercancía que maneja cada uno, ahora vamos a ubicar las principales mercancías que maneja el puerto de Manzanillo.

²⁹ www.puertodemanzanillo.com , (consultada el 3 julio 2010.)

DIAGRAMA 1. PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL PUERTO DE MANZANILLO



Fuente: Elaboración propia.

2.4. INFLUENCIA COMERCIAL

El puerto de Manzanillo se distingue por su seguridad y paz social, lo cual les permite atraer mayores inversiones privadas, nacionales y extranjeras, incrementando así su capacidad instalada.

El Puerto de Manzanillo se ha posicionado como la principal entrada para el manejo de mercancías en el Comercio Internacional, “...de las Zonas Centro y Bajío de la República Mexicana; esta zona representa a su vez el 67% del PIB del país y es donde radica el 55% de la población nacional”³⁰.

Su zona de influencia nacional está orientado hacia los estados de Aguascalientes, Coahuila, Colima, Distrito Federal, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y Zacatecas; para México es la principal entrada de Contenedores, con una participación del 68% en el Pacífico Mexicano y el 46% en todo el país.

Como podemos observar el área de influencia al interior del país está integrada por 15 estados de la República Mexicana, “...que representan el 60% del PIB nacional y reúnen al 42% de la población total del país”³¹.

Dentro del campo internacional su zona de influencia está orientado hacia la costa Oeste del Continente Americano y la Cuenca del Pacífico, en donde se destacan los países de E.U.A., Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Chile, Japón, China, Taiwán, Corea, Indonesia, Malasia, Singapur, Filipinas, España, Rusia, Alemania; Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica.

MAPA 1. MANZANILLO CON ZONA DE INFLUENCIA



Fuente: www.sefome.gob.mx

Como podemos ver, Manzanillo tiene grandes ventajas: una de ellas es el clima; puede que mucha gente no lo analice de esta manera, pero es un gran factor favorable: Manzanillo tiene más de 90 años de estabilidad sin que se haya manifestado suspensión de labores por lo que puede operar

³⁰ www.sefome.gob.mx (consultada el 3 de julio de 2010).

³¹ www.puertodemanzanillo.com (consultada el 3 de julio de 2010).

las 24 horas, los 365 días del año, lo cual proporciona una ventaja sustancial sobre otros puertos del Pacífico Mexicano.

Otra de sus grandes ventajas es que cuenta con un Ferrocarril con capacidad de hasta dos contenedores de estiba y su zona de influencia internacional se extiende a 74 destinos en el mundo. Por su alto potencial de desarrollo pertenece a la principal cadena logística de la Cuenca del Pacífico, además de estar orientado hacia la Costa Oeste del Continente Americano; por ser un Puerto multipropósito cuenta con Terminales Especializadas para Contenedores, Carga General, Gráneles agrícolas y minerales, Vehículos, Perecederos y Cruceros, donde actualmente escalan 32 líneas navieras.

En la actualidad y con la nueva economía globalizada, resulta de vital importancia para la productividad de las empresas mantener sistemas logísticos eficientes que simplifiquen los intercambios comerciales e incrementen la competitividad entre los mismos. “...Los puertos de uso comercial constituyen un elemento esencial dentro de las redes de transporte multimodal. Estos pueden incidir de manera significativa en el costo final de un producto”³², por lo que su funcionamiento y organización son claves para cualquier estrategia comercial.

2.5. ANÁLISIS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN CON RELACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA EN ALGUNAS ADUANAS

Como ya hemos mencionado en capítulos anteriores, la recepción de mercancías a la aduana y liberación de las mismas lleva todo un proceso, el cual es algo lento y tardío ya que hay varios factores que se tienen que tomar en cuenta, como son: las revalidaciones, las maniobras para los reconocimientos previos, los reconocimientos aduaneros, etc.

Pero, ¿Qué pasa con la infraestructura de nuestros puertos mexicanos y de la Aduana de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, (AICM)? ¿Será este un factor más que interfiere en el proceso de importación? Desde mi punto de vista sí; por ejemplo, en el caso de la Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México sigue teniendo sólo dos pistas para despegar y

³² Villalobos Torres Lourdes Rocío, “El Comercio Exterior en México”, P. 235

aterrizar, las cuales funcionan diariamente salvo que alguna de ellas esté en reparación, como a veces llega a suceder.

Un ejemplo verídico es que en temporada de lluvias; alguna de las dos pistas no está en funcionamiento porque está inundada; esto genera, retrasos de vuelos y por lo consiguiente retrasos en materia de comercio exterior. Esto es hablando solo de pistas, pero también hay que tomar en cuenta que la Aduana tampoco cuenta con el suficiente espacio (patio) para poder realizar maniobras, esto hace que se den malos servicios, lo que obviamente encarece la operación aduanal; si tomamos en cuenta que el transporte aéreo es el más caro, nos deja en un esquema bajo en el comercio internacional; muchos países ofrecen este tipo de transporte más económico y en menor tiempo de entrega.

El puerto de Manzanillo se ha convertido en el más dinámico del Pacífico mexicano en la última década; por él circulan crecientes flujos de mercancías de diversas cadenas productivas globales que realizan fases intermedias o finales de fabricación en México. Desde la década de los noventa el puerto ha mejorado notablemente su operación para atender los ascendentes volúmenes de carga.

Actualmente, Manzanillo abarca 437 hectáreas, incluyendo la zona de agua, muelles y zonas de almacenamiento; además cuenta con 17 posiciones de atraque y 14 hectáreas de almacenamiento, equipadas con 13.5 km de vías férreas y 5.4 Km en vialidades y las 26 líneas navieras que escalan de forma regular en Manzanillo lo conectan con 74 destinos.

Como podemos ver se ha avanzado con relación a la infraestructura, elemento fundamental para poder proporcionar un servicio de proceso de importación eficiente, pero en comparación con otros puertos internacionales creo que aún le falta avanzar, esto para consolidar su posición competitiva y constituirse en un verdadero nodo de distribución física internacional.

“...La Administración Portuaria Integral de Manzanillo tiene el compromiso de hacer rentable la operación: promover el puerto nacional e internacionalmente, mantener y mejorar la infraestructura, todo dentro del marco jurídico y normativo aplicable en nuestro país.”³³

³³ www.logisticamexicana.com (consultada el 20 de julio de 2010).

De esta manera la API Manzanillo está obligada por Ley a presentar su programa Maestro de Desarrollo, en el cual propone una estrategia comercial y el conjunto de obras de infraestructura portuaria necesarias para satisfacer las proyecciones de demanda y oportunidades de crecimiento de un mercado internacional global creciente.

“...Todas las obras son o están directamente ligadas al desarrollo de proyectos de crecimiento sustentados y derivados de la detección y proyección de las necesidades y oportunidades del mercado marítimo de carga en todas sus modalidades, dentro del marco de expectativas y objetivos generado por el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.”³⁴

Los objetivos de este plan se van a ver apoyados en estrategias que toman en cuenta las fortalezas y debilidades del puerto de Manzanillo; el programa pretende utilizar solamente las áreas del recinto portuario que actualmente se encuentran como reserva de crecimiento.

Dentro de las obras que aún no se han concluido, se encuentran:

1) Dragado de Construcción Canal Norte 3ª Etapa en el Puerto Interior de San Pedrito, en Manzanillo, Colima.

Se realizará un dragado para la apertura del canal norte que dará servicio a las posiciones de atraque 16 a la 22, al norte de la dársena de ciaboga de pesca; la dársena se ampliará a 525 m de diámetro y a -16.0 m de calado; así mismo se continuará el programa de dragados de mantenimiento de canales y muelles, para mantener el calado oficial del puerto, el volumen que se estima de 4`743,600 m³ para proporcionar profundidad suficiente a embarcaciones de 348 m de eslora.

La tendencia mundial de construir y utilizar embarcaciones mayores se ha reflejado en el puerto de Manzanillo; el 20% de los buques que arribaron tuvieron un calado superior a los 12 m y para el año 2000 el porcentaje llegó al 36%; lo que representa 200 embarcaciones, por lo que se estima alcanzar 342 en el 2010 con una tasa de crecimiento anual del 5.1%.

³⁴ www.presidencia.gob.mx (consultada el 20 de julio de 2010).

Actualmente se tiene compromiso establecido para que embarcaciones de más de 295 m de eslora y calado de 13.50 m se incorporen con rutas regulares semanales desde oriente directo al Puerto de Manzanillo. Al profundizar a 16 m las áreas operativas del puerto se estará en posibilidades de recibir embarcaciones de carga general y granel agrícola de hasta 50,000 toneladas de peso muerto, buques portacontenedores de la cuarta generación de hasta 6,600 TEU's y buques con minerales de hasta 80,000 ton.

Esta obra resulta necesaria desde el punto de vista operativo: con ella se dará seguridad a las embarcaciones que arriban actualmente; así estará en condiciones para recibir embarcaciones, tipo portacontenedores de la cuarta generación, las que iniciarán sus arribos una vez que se cuente con áreas operativas con amplitud y calado tal que garanticen su seguridad.

2) Construcción de las posiciones de atraque 16 a 22 y sus respectivos patios y terminales en la Zona Norponiente del Puerto

Construcción de las posiciones 16 a 22, una terminal de contenedores y dos terminales de uso múltiple.

El continuo crecimiento en los volúmenes de carga general, vehículos y contenedores que se manejan en el puerto demandan nuevas posiciones de atraque, por lo que previendo el arribo de embarcaciones de hasta 5000 TEU se hace necesario contar con áreas alternas de almacenamiento que permitan la operación de estos volúmenes de carga sin que se presenten congestionamientos en el puerto.

La superficie que se habilitará como patio es suficiente para captar el volumen de carga manejado por las posiciones de atraque, contribuyendo a descongestionar los patios más cercanos a los muelles en operación.

3) Rellenos y Construcción de patios en la zona norte y poniente

Relleno y Construcción de patios para almacenamiento de mercancías con una superficie de 88.696; ductos para albergar instalaciones eléctricas subterráneas, colocación de torres para

alumbrado y pavimentos a base de adocreto de 12.0 x 12.0 x 24 cm de $f_c=350$ kg/cm² asentado sobre cama de arena; la superficie a ser utilizada permitirá alojar un elevado porcentaje (2.5 millones de m³), producto de los trabajos de dragado en la dársena norte del puerto y el resto del material sería depositado en el mar en el sitio determinado al efecto por la Secretaría de Marina.

La tendencia de crecimiento en el arribo de embarcaciones y el volumen de mercancías hace necesario crear la infraestructura suficiente para poder atender la demanda futura de áreas disponibles para almacenamiento de mercancías en tránsito; previendo el arribo de embarcaciones cada día mayores, se requiere contar con áreas alternas de almacenamiento que permitan la operación de estos volúmenes de carga, sin que se presenten congestionamientos en el puerto; igualmente se requiere crear las superficies operativas de soporte para la operación de las zonas norte y poniente del Recinto Portuario.

La superficie que se habilitará se constituirá como la zona operativa y de almacenamiento de mercancías en tránsito operadas en las zonas norte y poniente. Con la construcción de este patio se estima incrementar en 2.97 millones de toneladas la capacidad de almacenamiento del puerto.

Además, para incrementar la actividad comercial, este año comienza la construcción de la Terminal Especializada de Contenedores II que tendrá una capacidad de 2 millones de contenedores; con la nueva terminal especializada el Puerto de Manzanillo incrementará su capacidad para el manejo de contenedores de dos a cuatro millones, con lo que se esperará que se pueda colocar a la par de puertos como Long Beach y Los Ángeles, en Estados Unidos.

Estas obras son parte de lo que se pretende realizar dentro del Puerto de Manzanillo, pero también hay que tomar en cuenta el proyecto de la Laguna de Cuyutlán, en donde la finalidad es que dicha Laguna sea tomada en cuenta como la segunda opción de actividad portuaria, esto es porque se precisó que el puerto de Manzanillo ya no se da abasto; por ejemplo hay casos en los que los barcos tienen que esperar más de dos días para descargar con la mercancía a bordo.

El secretario de Fomento Económico (Sefome), Rafael Gutiérrez Villalobos, afirmó que si se lleva a cabo este proyecto en el puerto de Manzanillo, éste podría convertirse en el más importante de Latinoamérica.

Me parece importante resaltar la infraestructura del puerto en el proceso de importación, porque así se pueden eliminar sobrecostos y se le puede dar más competitividad a nuestras empresas, de tal manera que el crecimiento económico sea más sostenido.

Desde mi parecer, es indispensable que estos proyectos de crecimiento sean reforzados con una infraestructura adecuada para que le permita al país ganar más competitividad, con relación a los servicios que se den para la liberación de mercancías; mientras contemos con una buena infraestructura se pueden ofrecer servicios logísticos más eficientes y rápidos.

Hay que aprovechar nuestra geografía, la cual se presenta como un desafío para el transporte de mercadería de las distintas regiones del país hasta los puertos y aeropuertos por donde sale la carga para el exterior; un puerto con muy mal estado de infraestructura, como de carreteras, almacenes, terminales, etc., incrementa los costos y reduce los servicios logísticos y la competitividad de las empresas en el mercado internacional.

Como nos podemos percatar nuestros puertos marítimos son motor del crecimiento económico, en ese sentido, Manzanillo es un importante punto para el transporte de mercancías, que fortalece a México como plataforma del comercio internacional de esta manera se puede impulsar el desarrollo y principalmente se pueden ofrecer servicios de calidad para el proceso de importación.

2.6 EL DECRETO DE FACILITACION ADUANERA

El compromiso del Gobierno Federal es tratar de mejorar las condiciones para la inversión y la creación de empleos, lo que nos permitirá consolidar el marco institucional y generar una mejor distribución de la riqueza, todo ello mediante el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.

Por lo consiguiente, en materia de Comercio Exterior voy a resaltar el Decreto que fue publicado el 31 de marzo de 2008, con el cual se otorgan facilidades de comercio exterior a través de la eliminación, simplificación, automatización y reforzamiento en los procesos aduaneros, con el fin de volver más competitivas a las empresas.

Dentro de las nuevas reformas que se implementaron se encuentran:

1. **Eliminación de las cuentas Aduaneras de Garantía:** (Ver Anexo 3. Ejemplo de cuenta aduanera)

En este punto se exige a los importadores de las obligación de garantizar mediante una Cuenta Aduanera de Garantía al realizar la importación definitiva o tránsito de mercancías sujetas a precios estimados; sin embargo, es muy importante aclarar que los precios estimados continúan como hasta ahora; siguen teniendo su propósito de alertar a la autoridad, la eventual presencia de subvaluación para que lleven a cabo las investigaciones conducentes, ya sea a través de un valunet o de otro mecanismos de comprobación, lo importante es que el Agente Aduanal debe cuidar la veracidad de la factura.

Según el artículo segundo, fracción I se exige a los importadores de las obligaciones siguientes:

“...Garantizar de conformidad con lo establecido en el artículo 86-A de la Ley Aduanera, cuando efectúen la importación definitiva de las mercancías a que se refiere el Anexo 1 de la “Resolución” que establece el mecanismo para garantizar el pago de las contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público”.³⁵

2. Eliminación de los Padrones Sectoriales:

En este punto hay que resaltar que el Padrón de sectores específicos ya dejó de ser una barrera administrativa porque ya no es necesaria la inscripción o renovación del Padrón de Importadores de Sectores Específicos, para la mayoría de las mercancías, a excepción de las mercancías que representen un riesgo en materia de salud pública y seguridad nacional, como pueden ser las nucleares, biomédicas, químicas y explosivas; esto tiene sentido si tomamos en cuenta el nivel de control que nuestras autoridades han alcanzado gracias los avances tecnológicos que les han permitido ubicar perfectamente el tipo de operaciones que realizan los importadores. No obstante lo anterior, considero importante recordar que debemos poner atención a nuestro Padrón de Importadores general, atendiendo a sus causales de suspensión y cancelación contempladas en la regla 2.2.4. de las RCGMCE, que van desde la suspensión de actividades en el RFC, pasando por la garantía de los créditos fiscales, omisiones en la contabilidad, no contar con la documentación que ampare sus operaciones de comercio exterior, hasta una omisión en el pago de Cuotas Compensatorias por haber declarado un país distinto al de origen, etc.

³⁵ www.diaarioficial.gob.com.mx (consultada el 6 de agosto de 2010).

En el artículo segundo, fracción II se exime a los importadores de las obligaciones siguientes:

“...Inscribirse en el Padrón de Importadores de Sectores Específicos a que se refiere el artículo 59, fracción IV de la Ley Aduanera, excepto que se trate de la importación de mercancías que puedan representar un riesgo en materia de salud pública y seguridad nacional.”³⁶

3. **Eliminación de los datos de identificación individual:** Se suprime la obligación de cumplir con el Anexo 18, es decir, la obligación de acompañar al pedimento los datos de identificación individual de mercancías: lo cual obedece al hecho de que actualmente la aduana cuenta con diversos mecanismos que le permiten reconocer y en su caso evitar el contrabando técnico (así como a la importante disminución del contrabando bronco), por lo que es posible retirar esa carga administrativa para el contribuyente, atendiendo precisamente a las marcadas tendencias de fomento y facilitación aduanera. Los números de serie, parte, marca y modelo si deben seguir poniéndose en el pedimento.
4. **Se exime de la obligación de acompañar al pedimento, los documentos que acrediten el origen de la mercancía para efectos de Cuotas Compensatorias.**

Probablemente este sea uno de los cambios más trascendentes para nuestra operación aduanera, ya que nos permite ahora introducir la mercancía declarando el origen sin que sea necesario adjuntar al pedimento los documentos que acreditan el mismo, lo cual nos permite una importante reducción en tiempos y por lo tanto en costos; sin embargo, es muy importante aclarar que la obligación de acreditar el origen sigue vigente, es decir, aunque ya no se tenga que presentar el Certificado con el pedimento, esto no quiere decir que no debe requerirse al proveedor, cumplir las reglas de origen, cuidar procedencia de los productos o bien que el Agente Aduanal no confirme su correcto llenado (artículo 54 de la ley); esto es porque estas cuestiones pueden y serán revisadas a través de las facultades de comprobación posteriores al despacho.

Por otro lado, creemos que este instrumento (Certificado de Origen) será eventualmente abrogado para darle lugar a un mecanismo más eficiente y seguro, el cual probablemente será electrónico para así conservar el control de nuestras operaciones en una forma

³⁶ Idem.

mucho más ágil pero sin descuidar el cumplimiento de nuestras obligaciones en materia de Cuotas Compensatorias.

Desde el punto de vista del artículo segundo, fracción IV exime a los importadores de las obligaciones siguientes:

“...Acompañar al pedimento de importación los documentos a que se refiere el Acuerdo por el que se establecen las normas para la determinación del país de origen de mercancías importadas y las disposiciones para su certificación, en materia de cuotas compensatorias.”³⁷

5. Eliminación de autorizaciones (ampliaciones) de fracciones arancelarias de importación y exportación para las empresas IMMEX:

El decreto otorga la facilidad para ya no tramitar las ampliaciones al programa IMMEX, para importar temporalmente aquellas mercancías propias de nuestra actividad industrial, así como para exportar productos terminados, independientemente de su fracción arancelaria, se establece únicamente la obligación de tramitar las ampliaciones para aquellos productos contemplados por los anexos II y III del Decreto IMMEX, como son bienes del sector de la confección y algunos otros que están sujetos a requisitos específicos.

En el artículo segundo, fracción V se exime a los importadores de las obligaciones siguientes:

“...Tramitar la ampliación del programa a que se refiere el Decreto para el fomento de la industria manufacturera, maquiladora y de servicios de Exportación.

A) Incorporar al programa las mercancías señaladas en el artículo 4 del decreto a que se refiere esta fracción, necesarias para realizar sus procesos de operación de manufactura, independientemente de la fracción arancelaria en que se clasifiquen, e

B) Incorporar al programa productos finales a exportar para destinar las mercancías importadas al amparo del propio programa a su producción.

³⁷ Idem.

Lo señalado en esta fracción es aplicable tratándose de las mercancías a que se refieren los anexos II y III del decreto antes señalado.”³⁸

6. Ampliación de la vigencia de los registros de productos elegibles, para los acuerdos y de los cuestionarios para la obtención de Certificados de Origen hasta el año 2010:

Fue prorrogada hasta el 27 de febrero de 2010, la vigencia de aquellos registros que vencían antes del 31 de enero de 2010; también se aclara que la vigencia de los registros que se otorguen serán de 3 años. Se establece que será la Secretaría de Economía quien otorgue los registros siguientes:

“...Registro de productos elegibles para preferencias y concesiones arancelarias para la obtención de certificados de origen del Sistema Generalizado de Preferencias (SGP);

Registro de productos elegibles para preferencias y concesiones arancelarias para la obtención de Certificados de origen de la Asociación Latinoamericana de Integración. (ALADI);

Registro de productos elegibles para preferencias y concesiones arancelarias para la obtención de certificados de origen del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Oriental de Uruguay;

Registro de productos elegibles para preferencias y concesiones arancelarias para la obtención del certificado de circulación EUR.1 para la Unión Europea;

Registro de productos elegibles para preferencias y concesiones arancelarias para la obtención del certificado de circulación EUR.1 para la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), y

Registro de bienes elegibles para preferencia y concesiones arancelarias para la obtención de certificados de origen del Acuerdo para el Fortalecimiento de la Asociación Económica entre México y Japón.”³⁹

³⁸ Idem.

³⁹ Idem.

7. Reducción de los requisitos para obtener la autorización de certificar el origen para efectos del TLCUE y TLCAELC a exportaciones:

Se establecen los criterios de la Secretaría de Economía para otorgar el carácter de exportador autorizado, resultando necesario que exporten cuando menos 200,000 dólares al año, o que se exporten productos perecederos o artesanales; anteriormente solo podrían calificar como tales las empresas ALTEX (2 millones de dólares) o IMMEX. Se otorgan a las personas físicas o morales que exporten:

- I. Mercancías con un valor al menos US\$200,000 (doscientos mil dólares de los Estados Unidos de América) anualmente;
- II. Productos perecederos, o
- III. Productos artesanales.

Emite la atomización de procesos electrónicos para:

- a. Emisión de Certificados de Origen para el TLC con Colombia
- b. El registró en línea de domicilios ante Economía para las empresas IMMEX.
- c. Ventanilla digital para la interconexión entre las dependencias que operen regulaciones o restricciones no arancelarias.

En el artículo sexto se establece que la Secretaría de Economía implementará las acciones necesarias para eliminar, simplificar o automatizar los trámites que se realizan ante sus representaciones federales, para lo cual pondrá en operación lo siguiente:

- I. Un sistema digital de emisión inmediata de certificados de origen para exportar a la República de Colombia al amparo del Tratado de Libre Comercio en los Estados Unidos Mexicanos, la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela, sin perjuicio de que dicho sistema también se implante tratándose de otros países con los que México tenga suscrito tratados comerciales, y
- II. Un sistema digital de registro de domicilios en los que realizan operaciones las empresas que cuenten con programa al amparo del Decreto para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación.

Los sistemas a que se refiere este artículo operaran durante las 24 horas del día los 365 días del año. En todas las representaciones federales de la Secretaría de Economía estará disponible una computadora con acceso a internet y un servidor público que auxiliará y asesorará a las empresas sobre el uso de los sistemas.

Artículo Séptimo.- La Secretaría de Economía establecerá una ventanilla digital para trámites electrónicos, a fin de que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal que operen instrumentos, programas y, en general, resoluciones derivadas de una restricción o regulación no arancelaria, se encuentren interconectadas electrónicamente con dicha dependencias y con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

8. Implementación de acciones para la simplificación, automatización y mejora de los procesos aduaneros y de comercio exterior

Es decir, se establece la obligación a las Secretarías de Economía y Hacienda, de adoptar nuevas medidas a fin de mejorar:

1. Despacho aduanero.
2. Aduanas autorizadas y horarios especiales.
3. Automatización de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como los diversos instrumentos y programas de fomento.
4. Determinación y certificación de origen, así como diferimiento y devolución de aranceles.
5. Posible disminución o eliminación de regulaciones y restricciones no arancelarias.
6. Mejora regulatoria
7. Simplificación de procedimientos administrativos y autocorrección
8. Marco jurídico de Infracciones y Sanciones

Artículo Octavo.- Las Secretarías de Economía y de Hacienda y de Crédito Publico implementarán acciones permanentes de simplificación, automatización y mejora de los procesos aduaneros y de comercio exterior, que deberán contemplar lo siguiente:

- I. La adopción de medidas para fomentar la simplificación, agilización y automatización del despacho aduanero, tales como: el despacho aduanero electrónico, la incorporación de tecnología y el desarrollo de esquemas adicionales para realizar operaciones de comercio exterior mediante trámites aduaneros electrónicos u otros mecanismos alternos al pedimento;
- II. La revisión y disminución de medidas de control que incrementan tiempos y costos de las operaciones aduaneras, tales como: aduanas autorizadas para tramitar el despacho aduanero de determinado tipo de mercancías y horarios especiales para la importación de mercancías, excepto tratándose de mercancías que puedan representar un riesgo en materia de la salud pública y seguridad nacional;
- III. La adopción de medidas para automatizar el trámite y expedición de resoluciones correspondientes a instrumentos y programas de comercio exterior, así como regulaciones y restricciones no arancelarias
- IV. La adopción de medidas para facilitar la aplicación de las disposiciones derivadas de los acuerdos comerciales suscritos por México, tales como la determinación y clasificación de origen de las mercancías, así como las disposiciones relativas a los programas de fomento a las exportaciones y diferimiento y devolución de aranceles;
- V. La revisión, eficientización, disminución o eliminación de regulaciones y restricciones no arancelarias;
- VI. La adopción de prácticas mejora regulatoria y de costo beneficio para el análisis, evaluación, establecimiento, modificación de las medidas a que se refiere el artículo 9 del Reglamento de la Ley de Comercio Exterior, previa opinión, de la Comisión de Comercio Exterior;
- VII. La adopción de medidas para fomentar la simplificación de procedimientos administrativos, de autocorrección y de rectificación espontánea y,
- VIII. La revisión del marco jurídico respecto de infracciones y sanciones.

Asimismo, se implementará un sistema de monitoreo que permita conocer en términos reales, el cumplimiento y funcionamiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias.

Artículo Noveno.- Las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de Economía, previa consulta con los sectores productivos, desarrollaran un sistema de monitoreo de las operaciones de comercio exterior a fin de evaluar el cumplimiento y funcionamiento de las regulaciones aplicables.

En el artículo décimo se afirma que para los efectos del presente decreto se consideran mercancías que pueden representar un riesgo en materia de salud pública y seguridad nacional, aquellas que dé a conocer la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de las reglas de carácter general, previa a la determinación de las autoridades competentes.

Este decreto que entró en vigor el 14 de abril de 2008, viene a cumplir con la parte conducente del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 establecido por el ejecutivo federal al inicio de su mandato; genera un mejor clima de negocios; permite enfrentar los cambios suscitados por la globalización; permite participar en el desarrollo tecnológico; genera incentivos a través de la innovación que reducirá los costos de operación; adopta una verdadera mejora regulatoria; otorga mayor seguridad jurídica; confirma que lo aduanal es mas fiscal y que fisco le da la entrada a la era de la Administración del riesgo para apoyar la facilitación comercial.

2.7 ANÁLISIS DE ALGUNAS DE LAS OPERACIONES ADUANALES ANTES Y DESPUÉS DE LAS NUEVAS REFORMAS

El Comercio Exterior, en la actualidad, es la piedra angular de la economía nacional. En este capítulo es oportuno realizar un breve comparativo de algunas de las operaciones aduanales antes y después de las reformas de Calderón, para que identifiquemos las diferencias del procedimiento anterior a la práctica actual.

El despacho aduanero comprende todo un conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada y salida de mercancías al territorio nacional; que el pedimento de importación es el documento que comprueba la legal estancia de las mercancías en México, más los documentos anexos que establece la ley.

Lógicamente, dependiendo de cada producto y de acuerdo a lo que requiera la fracción arancelaria que se esté aplicando, por lo regular los documentos anexos al pedimento deben ser

los siguientes: factura comercial, lista de empaque (opcional), conocimiento de embarque ó guía aérea, dependiendo del transporte.

Antes del Decreto de Facilitación Aduanera que implementó el Presidente Felipe Calderón, debían ser los siguientes documentos aparte de los arriba mencionados: documento que ampare la procedencia y origen de las mercancías (CERTIFICADO DE ORIGEN), anexo 18, cuentas aduaneras de garantía, certificado de peso y volumen, etc. y en su caso, cuotas compensatorias.

Debido al decreto algunos documentos ya no son obligatorios de presentar, tal es el caso de: las Cuentas Aduaneras, la cual está contemplada en los Artículos 84A, y 86A de la Ley Aduanera; “...Las Cuentas Aduaneras de Garantía servirán para garantizar mediante depósitos en las instituciones del sistema financiero que autorice el Servicio de Administración Tributaria el pago de las contribuciones y cuotas compensatorias que pudieran causarse con motivo de las operaciones de comercio exterior a que se refiere el artículo 86A de la ley Aduanera.”⁴⁰

El Artículo 86A nos dice que “Estarán obligados a garantizar mediante depósitos de las cuentas aduanera de garantía o mediante alguna de las formas que señala el artículo 141, fracción II y VI del Código Fiscal de la Federación quienes: efectúen la importación definitiva de mercancías y declaren en el pedimento un valor inferior al precio estimado que de a conocer el Servicio de Administración Tributaria, mediante reglas de carácter general, por las contribuciones y cuotas compensatorias que correspondan a la diferencia entre el valor declarado y el precio estimado”⁴¹.

Para entenderlo de una mejor manera, la cuenta de garantía servía para garantizar impuestos o precios estimados; por ejemplo, en el caso de una importación de una mercancía que cuente con un precio estimado y el precio al que se trae es inferior, se tiene que presentar una cuenta aduanera de garantía por la diferencia, esto es, por un periodo de seis meses en lo que la autoridad tiene la oportunidad de ejercer su facultad de comprobación.

En este aspecto hay que recordar que los precios estimados son un cálculo de costo mínimo que lleva a cabo la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en relación a ciertos productos terminados, (nunca aplica a la materia prima), por medio del cual pretende evitar que los

⁴⁰ SAT, “Conceptos que pueden garantizarse mediante las cuentas aduaneras de garantía” Ley Aduanera, Compendio de Comercio Exterior, p.62.

⁴¹ Ibidem, p. 63.

importadores declaren un costo inferior, omitiendo con ello parcialmente el pago de los impuestos y afectando de igual manera a la producción nacional.

Antes del decreto se tenía que presentar la cuenta de garantía; pero ya con la entrada en vigor del decreto, a partir del 14 de abril de 2008, se eximió a los importadores de la obligación de garantizar cuando efectuaran la importación definitiva de las mercancías que tengan un valor por debajo de los precios estimados a la mercancía; en este aspecto hay que tomar en cuenta que no desaparecen los precios estimados, ni la facultad de la autoridad en comprobación de valor.

Otro de los documentos que se tenía que presentar “antes” del decreto era el Certificado de Origen; hablando de mercancías que estaban sujetas al pago de Cuotas Compensatorias, el Certificado se tenía que presentar anexo al pedimento conforme, al Artículo 66, Sección 4 de la Ley de Comercio Exterior donde nos dice que “...Los importadores de una mercancía idéntica o similar a aquella por la que debe pagarse una cuota compensatoria provisional o definitiva no estarán obligados a pagarla si prueban que el país de origen o procedencia es distinto al de las mercancías sujetas a cuota compensatoria;”⁴² no es procedente su aplicación cuando se acredita con un certificado de origen valido que el país de origen de la mercancía es distinto del país que exporta en condiciones de prácticas desleales de Comercio Internacional; la copia del certificado de origen tiene valor probatorio suficiente para desvirtuar la aplicación de la cuota compensatoria.

En términos generales, dichos fundamentos establecen que los importadores que deseen introducir una mercancía que esté sujeta al pago de cuota compensatoria provisional o definitiva, no están obligados a pagarla si prueban que el país de origen o procedencia es distinto al de las mercancías sujetas a cuotas compensatorias; cabe señalar que las cuotas compensatorias son aprovechamientos que se aplican a las mercancías importadas en condiciones de discriminación de precios o de subvención en su país de origen.

Dichas cuotas se establecen cuando es necesario impedir la concurrencia al mercado interno de mercancías que impliquen prácticas desleales de comercio internacional.

⁴² SAT, “Como deben proceder los importadores de una mercancía idéntica o similar a aquella por la que deba pagarse una cuota compensatoria provisional o definitiva”, Ley de Comercio Exterior, Compendio de Comercio Exterior, p. 24

Este caso es importante, porque ahora con la entrada en vigor del decreto ya no es necesario presentar ante el despacho el Certificado de Origen, para efectos de comprobar el origen para el pago de la cuota compensatoria; esto no quiere decir que no debe requerirse al proveedor o que el Agente Aduanal no confirme su correcto llenado de acuerdo al artículo 54 de la Ley Aduanera donde son responsabilidades del Agente Aduanal, “el vista”⁴³ ya no tendrá facultad para solicitarlo, solo podrá ser requerido por escrito. Pero si debe tenerse para los ejercicios de facultades de comprobación que, por cierto fueron fortalecidos durante la Reforma al CFF y del Reglamento Interior del SAT.

Es importante mencionar que en algunos productos no se eliminaron las cuotas compensatorias al 100%, lo que significa que año con año va a ir disminuyendo el porcentaje del aprovechamiento, lo que ahora se llama “Medida de Transición”.

Ahora vamos con el caso de la eliminación de los Padrones Sectoriales; anterior al decreto, conforme al artículo 59 fracción IV de la ley aduanera, era prescindible que los importadores se inscribieran en el Padrón de Importadores de Sectores Específicos para poder importar ciertos productos, como son: textiles, juguetes, calzado, ropa, vino, licores, cigarrillos, acero, etc.; esto significaba que no cualquier importador podía importar ese tipo de producto.

Como nos podemos percatar, anterior al decreto era obligatorio cumplir con las regulaciones y restricciones no arancelarias existentes, estar inscrito en el padrón general de importadores y en su caso sectorial.

Es importante señalar el procedimiento arriba mencionado, porqué de esta manera nos damos cuenta que anteriormente había muchas barreras administrativas dentro del despacho aduanal; debido a que el padrón sectorial es un registro no un permiso, y se solicitaba con el objeto de detectar actividades fraudulentas, transbordo ilegal y subvaluación de mercancías, la Administración General de Aduanas de México, a través de las Administraciones Central y de Investigación Aduanera, se encarga de la revisión de los sectores específicos de alto riesgo.

Finalmente, la operación es la misma pero como bien sabemos las Regulaciones y Restricciones Arancelarias y no Arancelarias se establecen por razones de seguridad nacional, salud pública,

⁴³ Es un funcionario técnico aduanero, encargado verificar la exactitud de la declaración de las mercancías.

preservación de la flora, etc.; los productos que sí requerirán Padrón Sectorial son los nucleares, biomédicas, químicas y explosivas; uno de los requisitos para el caso del padrón sectorial es el llenado de la solicitud de inscripción al Padrón de importadores de Sectores Específicos.

Otra de las modificaciones más sobresalientes es el caso del Anexo 18, el cual se refiere a la información de la identificación individual de las mercancías a nivel partida de pedimento; con la entrada del decreto ya no es necesario anexar dicha información, excepto cuando se trate de mercancía que represente un riesgo en materia de salud pública y seguridad nacional o bien si es maquinaria es necesario poner los números de serie.

Sabemos que los importadores y los exportadores de nuestro país, grandes, medianos y pequeños enfrentan una serie de problemas y demoras en sus gestiones que realizan, para poder obtener los permisos necesarios y efectuar sus operaciones de importación y exportación de mercancías que tiene algún grado de restricción, sobre todo en cuanto a la información que se les pide y las medidas de revisión y control que se aplican, que muchas veces son repetitivas en las entidades gestoras. A su vez, el tiempo de respuesta de estas entidades no son, en algunos casos, lo suficientemente oportunas, agravándose esta situación con el tiempo que toma la notificación de la respuesta al interesado, cuando se evaluó esta problemática se encontró como una medida de solución concentrar la vía de tramitación de estos permisos en una plataforma única que por vía electrónica interconecte al interesado con la administración y se comparta la información entre las distintas entidades públicas involucradas, es por eso que con lo referente a la implementación de acciones para la automatización y mejora de los procesos aduaneros, tenemos que la ventanilla única, es un gran avance en el proceso de facilitación de las operaciones de comercio exterior, pues constituye un instrumento que agilizará los trámites que los importadores y exportadores tienen que realizar en las distintas entidades de la Administración Pública para obtener los permisos, certificaciones, autorizaciones, licencias etc. requeridos para el ingreso y la salida de mercancías hacia y desde nuestro país, por lo que nos podemos percatar, esta ventanilla será una herramienta que agilice los trámites administrativos vinculados al comercio exterior sin que se pierda capacidad de control de la Administración.

El decreto que empezó a regir el 14 de abril de 2010 tiene por objeto otorgar diversos beneficios en materia aduanera y de Comercio Exterior, a través de la eliminación, simplificación, automatización y reforzamiento de los procesos aduaneros, a fin de contribuir a la competitividad

de las empresas, sin perjuicio del control y cumplimiento de las disposiciones aduaneras; por lo anterior se eximieron a los importadores de otorgar la referida garantía cuando efectúen la importación definitiva de mercancías sujetas a precios estimados, de inscribirse en el Padrón de Importadores de Sectores Específicos; de acompañar al pedimento de importación la información específica de las mercancías y de los documentos de certificación de origen para los efectos de las cuotas compensatorias.

Para atender todos estos objetivos, la Aduana de México se ha convertido en una institución de unión de actores que busca la competitividad de nuestras empresas sin perder el ejercicio de control y seguridad. Ahora se está buscando la reducción de los costos, tiempos y esfuerzos, a través de la mejora de la infraestructura, manejo tecnológico, transparencia normativa y productividad de los recursos humanos.

Así, la Aduana México estableció un objetivo sólido y alcanzable: contribuir al crecimiento y competitividad del país, mediante una operación aduanera eficiente, transparente y predecible que facilite el movimiento de mercancías, que inhiba el comportamiento ilícito de empresas, personas y funcionarios y que fortalezca la seguridad nacional.

En términos generales, en el campo laboral, la mayoría de las personas que están relacionadas en las operaciones aduanales, están de acuerdo con este decreto de facilitación aduanera debido a que los importadores podrán incrementar sus operaciones y con más facilidades, por lo que a criterio de los ejecutivos de tráfico, directores de operación aduanera etc. este decreto cumple con los objetivos deseados. (Ver Anexo 4. Encuestas sobre el decreto de facilitación aduanera).

CONCLUSIONES

Actualmente, México es un país que cuenta con una economía abierta y la actitud positiva hacia el Comercio Exterior representa uno de los principales canales para lograr un éxito en el comercio internacional; por eso es que me pareció importante comenzar con la apertura comercial de México para el desarrollo de esta tesina. Desde mi punto de vista gracias a esta apertura comercial se dio una nueva era en el comercio internacional: en nuestros puertos y fronteras fluyen mercancías sujetas a las restricciones naturales.

Es importante resaltar que la materia de comercio es una de las áreas del conocimiento de mayor dinamismo que significa un cambio constante en el manejo de los documentos y normas que rigen la fase operativa; por ello se dio a conocer el lenguaje y procedimientos que utiliza el operador en comercio, en sus operaciones aduanales.

Es necesario que quien maneja y utiliza los servicios aduaneros, como son los agentes aduanales, mandatarios, ejecutivos de tráfico y, sobre todo, los importadores y exportadores comprendan la importancia de conocer los procedimientos aduaneros: cuando no hay conocimientos de despacho las autoridades aduaneras comenten abusos de autoridad al violentar los contenidos de la ley aplicables para el despacho.

Resulta de gran importancia resaltar que es sumamente limitativo el pensar que en un solo tomo puedan compilarse todas las informaciones, procedimientos o formularios que nos permite reunir los elementos necesarios para establecer el proceso del despacho aduanero en la forma en cómo lo llevan las aduanas mexicanas; sin embargo, es necesario tener por los menos las bases para poder conocer los procedimientos y evitar anomalías.

Los puertos marítimos destinados al embarque y desembarque de grandes volúmenes de carga son otra parte importante de la infraestructura de México; el aumento del transporte de mercancías por vía marítima y la ventajosa posición geográfica de México, al tener más de 11,000 kilómetros de costa en los litorales del Pacífico y Atlántico, brindan a

los puertos la oportunidad de explotar el tráfico marítimo en la zona y aprovechar la vecindad con Estados Unidos, la primera potencia económica del mundo.

Como vemos el desarrollo del transporte marítimo continuará siendo definido por las necesidades básicas del comercio internacional, bajo costo y alta calidad de los servicios específicos para los usuarios; es evidente que, a su vez, el crecimiento del comercio mundial mantendrá una relación con la evolución del Producto Bruto de Desarrollo (PBD).

El puerto de Manzanillo es un punto logístico importante para 15 Estados de la República Mexicana, que se encuentran ubicados estratégicamente para atender el comercio internacional, lo cual lo hace uno de los puertos más importante de la República Mexicana: ofrece buenos servicios, permite conectarse a diversos destinos del mundo, concentra, y distribuye flujos internacionales de mercancías e información correspondientes a cadenas productivas, teniendo así mayor competitividad a nivel global.

Manzanillo sigue en busca de la mejora continua, ofreciendo servicios de calidad, y precisamente de puerto de clase mundial, buscando día a día la excelencia en todas sus actividades con la mejora de procesos, convirtiéndolos en más competitivos con costos competitivos y creando seguridad en la cadena logística; se caracteriza por concentrar y redistribuir crecientes volúmenes de mercancías a diversos destinos del mundo, de tal forma que sea posible alcanzar un proceso de fabricación global con inventarios mínimos, menores costos totales y ciclos de rotación del capital más cortos.

Aunque el puerto en estos momentos se encuentra en un punto crítico por el constante crecimiento del comercio, la llegada continua de buques y el saturamiento, podemos mencionar que como valor agregado y conjuntamente con el Plan Maestro de Desarrollo Portuario el puerto ya tiene diversas estrategias de crecimiento y de mejora continua,

para lo cual se contemplan diversas medidas para resolver esta problemática con la finalidad de llegar a ser un puerto clase mundial.

Finalmente, creo que el puerto de Manzanillo es altamente competitivo, por ser considerado como un puerto que poco a poco ha ido satisfaciendo las necesidades de la globalización, por la cantidad de Líneas Navieras que arriban y porque se ha convertido en el principal puerto de entrada de mercancías provenientes de Asia y de la costa sur del pacífico americano.

Como podemos ver, para las autoridades aduaneras es una prioridad seguir avanzando en el comercio exterior, que permita tanto la facilitación como mantener el control, tal es el ejemplo del Decreto de Simplificación Aduanera. Desde mi punto de vista con este nuevo decreto es primordial el trabajo de los agentes aduanales, para fortalecer más su participación en el comercio exterior: deben trabajar cada vez más como asesores de logística, de competitividad y de facilitación de las operaciones aduanales para las empresas que operan en el comercio exterior.

Como podemos ver, México se une a un esfuerzo global que pretende potenciar el cumplimiento eficaz de los procedimientos aduaneros, la cooperación efectiva entre autoridades, la asistencia en materia técnica y garantizar una mayor capacidad en dicha área.

En pocas palabras, la facilitación del comercio es el desarrollo de todas las directrices encaminadas a volver más eficientes las relaciones comerciales a través de la racionalización de los trámites, la documentación y las corrientes de información relacionados con la logística en puertos y aduanas, armonización de estándares y parámetros y, por ende, de regulaciones internacionales. Con ello, los costos de intercambios comerciales se reducirán sustancialmente, ya que en muchas ocasiones los obstáculos fundamentalmente administrativos y los retrasos pueden constituir una barrera más significativa, incluso más que los aranceles elevados.

Ante este panorama, podemos observar que el concepto de facilitación del comercio va

de la mano con el de competitividad, que no es más que la capacidad de una región para atraer inversiones; pero no sólo eso, sino además el de realizar las actividades necesarias para que dichas inversiones permanezcan dentro de dicho territorio, es decir, retenerlos.

En lo que respecta al comercio exterior, la mejora de los procedimientos aduaneros al simplificar los trámites administrativos y respaldar actores y factores que han venido dando resultados positivos desde su creación es lo más recomendable.

El objetivo es tener aduanas modernas, facilitadoras del comercio y promotoras de la competitividad, por lo que hay que aprovechar las ventajas comerciales que tiene México, su cercanía con Estados Unidos y que mejor manera que facilitando las operaciones aduaneras.

ANEXOS:

ANEXO 1

PEDIMENTO

REFERENCIA: MR 1101095

PEDIMENTO						PAGINA : 1 DE 1									
NUM. PEDIMENTO:	11 47 3571 1101095	T.OPER:	IMP	CVE. PEDIMENTO:	A1	REGEMEM: IMD									
DESTINO:	9	TIPO CAMBIO:	12.26160	PESO BRUTO:	3.994	ADUANA E/S:	470								
ENTRADA/SALIDA:	ARRIBO:	SALIDA:	VALOR DOLARES:	4300.00											
4	4	7	VALOR ADUANA:	52725											
			PRECIO PAGADO/VALOR COMERCIAL:	52725											
DATOS DEL IMPORTADOR / EXPORTADOR															
RFC:		NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL													
CURP:		FILTRACION PRODUCTIVA S.A DE C.V.													
DOMICILIO:		CUMBRES DE MALTRATA, #362, . C.P. 03020, COL. NARVARTE, DEL. BENITO JUAREZ, DF, MEX.													
VAL. SEGUROS	SEGUROS	FLETES	EMBALAJES	OTROS INCREMENTABLES											
0	0	0	0	0											
ACUSE ELECTRONICO DE VALIDACION				CLAVE DE LA SECCION ADUANERA DE DESPACHO											
PZ164VKR				470											
MARCAS, NUMEROS Y TOTAL DE BULTOS: S/M S/N 1															
FECHAS		TASAS A NIVEL PEDIMENTO:													
ENTRADA:	05/09/2011	CONTRIB.	CVE. T. TASA	TASA											
PAGO:	07/09/2011	PRV	2	140.00000											
CUADRO DE LIQUIDACION:															
CONCEPTO	F.P.	IMPORTE	CONCEPTO	F.P.	IMPORTE	TOTALES									
IVA	0	8436	PRV	0	162	EFFECTIVO	8598								
						OTROS	0								
						TOTAL	8598								
DATOS DEL PROVEEDOR O COMPRADOR															
ID. FISCAL	NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL			DOMICILIO			VINCULACION								
042635968	CHARM SCIENCES INC			ANDOVER STREET #659, CP.01843-1032, LAWRENCE MASSACHUSETTS, MA, USA			NO								
NUM. FACTURA	FECHA	INCOTERM	MONEDA FACT.	VAL. MON. FACT.	FACTOR MON. FACT.	VAL. DOLARES									
2137720	01/09/2011	CPT	USD	4300.00	1.0000000	4300.00									
NUMERO (GUIA/ORDEN EMBARQUE) /ID:		406 6132 2612		M	12A9V7730442547657		H								
CLAVE / COMPL. IDENTIFICADOR		CR 7													
OBSERVACIONES															
ANEXO FACTURA SEGUN ART. 36 FRACC. I DE LA LEY ADUANERA EN VIGOR Y REGLA 3.1.5. DE CARACTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR, PERM ITASE LA SUBDIVISION DE LA PRESENTE MERCANCIA DE CONFORMIDAD CON EL ART. 55 DEL REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA EN VIGOR SIENDO ESTA LA PRIMER OPERACION, SE RELACIONA CON EL PEDIMENTO 3571 1101096															
PARTIDAS															
SEC	FRACCION	SUBD.	VINC.	MET VAL	UMC	CANTIDAD UMC	UMT	CANTIDAD UMT	P. V/C	P. O/D	CON	TASA	TT	FP	IMPORTE
1	90275099	0	0	1	6	2.000	6	2.000	USA	USA	IVA	16.00000	1	0	8436
APARATO DE ANALISIS FISICO (NOVALUM)															
52725		52725		26362.50000											
IDENTIF.	COMPLEMENTO 1	COMPLEMENTO 2		COMPLEMENTO 3		IDENTIF.	COMPLEMENTO 1	COMPLEMENTO 2		COMPLEMENTO 3					
ES	N					UM	O								
XP	S1	1				XP	S3	2							
TL	USA														
OBSERVACIONES															
NO REQUIERE PERMISO POR ESTAR FUERA DE LA ACOTACION															
SERIE NUMERO: NOVALUM4659, NOVALUM4660															
***** FIN DE PEDIMENTO ***** NUM. TOTAL DE PARTIDAS: 1 ***** CLAVE PREVALIDADOR: 010 *****															

<p>AGENTE ADUANAL, APODERADO ADUANAL O ALMACEN</p> <p>NOMBRE O RAZ. SOC: MARTHA LETICIA REYES ORTEGA REOM650711LVA</p> <p>RFC: MRS9607014P2 CURP: REOM650711MDFYRR05</p> <p>MANDATARIO / PERSONA AUTORIZADA</p> <p>NOMBRE: JOSE FIDEL MERLOS DELGADO</p> <p>RFC: MEDF760903G23 CURP: MEDF760903HDFRLD01</p> <p>NUMERO DE SERIE DEL CERTIFICADO: 00001000000103114559</p>	<p>DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, EN LOS TERMINOS DE LO DISPUESTO POR EL ARTICULO 81 DE LA LEY ADUANERA: PATENTE O AUTORIZACION: 3571</p>
<p>FIRMA ELECTRONICA AVANZADA: NoJu+uj1wkv7JAF0gDh+PgZjcErw/IzoCeFu7KVBGK6F31LIX8NNb0bHbEjXTp7h4CSNvYNqJm3C61gGn2FYWoukhtzj#292grWhn1X7x7lJ8</p> <p>wSncwDIEJHQ4uNH4nQnhUpS5ruJeRjptUqemAJI9puY+DjTX+SaYJMjO95QY+</p> <p>El pago de las contribuciones puede realizarse mediante el servicio de "Pago Electrónico Centralizado Aduanero" (PECA), conforme a lo establecido en la regla 1.6.2., con la posibilidad de que la cuenta bancaria de la persona que contrate los servicios sea afectada directamente por el banco. El agente o apoderado aduanal que utilice el servicio de PECA, deberá imprimir la certificación bancaria en el campo correspondiente del pedimento o en el documento oficial, conforme al Apéndice 30 "Certificación de Pago Electrónico Centralizado" del Anexo 22. El importador-exportador podrá solicitar la certificación de la información contenida en este pedimento en: Administración General de Aduanas, Administración Operación Aduanera *7* Av. Hidalgo Núm. 77, Módulo IV, P.B., Col. Guerrero C.P. 06300, México, D.F.</p>	
<p>3a. COPIA: AGENTE O APODERADO ADUANAL DESTINO/ORIGEN: INTERIOR DEL PAIS.</p>	

GUIA AEREA

057 FMO 7252 2310 Shipper's Name and Address SOLLICH KG SIEMENSSTR. 17-23 32105 BAD SALZUFLEN		Shipper's Account Number - Not Negotiable		HAWB : BFE13510182	
Consignee's Name and Address FABRICA DE CHOCOLATES Y DULCES COSTANZO S.A. DE C.V. GALEANA NO. 435 CENTRO HISTORICO 78000 SAN LUIS POTOSI MEXICO		Consignee's Account Number		Air Waybill Issued by KUEHNE + NAGEL (AG&CO.) KG DE-33719 BIELEFELD DE/RA/00100-20/0213	
Issuing Carrier's Agent Name and City KUEHNE + NAGEL (AG&CO.) KG DE-33719 BIELEFELD DE/RA/00100-20/0213		Accounting Information MARTHA REYES Y CIA (ANDRES GUTIERREZ) PHONE: 4441670908 AV. LAZARO PAVIA 316 INT. 1, MEXIKO		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Agent's IATA Code 23-4-7041 / 4844		Account No. 230427041		Reference Number SHPRS REF : SK54803	
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing MUENSTER		Optional Shipping Information		Declared Value for Carriage NVD	
To By First Carrier Routing and Destination CDG AF361M/08		to by to by MEX AF		Declared Value for Customs NCV	
Airport of Destination MEXICO CITY		Requested Flight / Date AF438/09		Amount of Insurance XXX	
Handling Information 1/ONE CLL MARKED WITH CNEES ADR.+ SK54803 DOCS ATT.: COMM. INV. / SPX-BY KC / SANDRA SCHROEDER		KUEHNE + NAGEL 07/10/2011 16:28 C		SCI X	
No. of Pieces RCP 1		Gross Weight 286,0 KG		Rate Class Q	
Chargeable Weight 286,0		Rate 1,90		Charge 543,40	
Goods Herein Accepted for Carriage are subject to our general conditions of contract. A copy may be retrieved from HTTP://WWW.KN-PORTAL.COM/AIRFREIGHT/SECURITY GENERAL CONDITIONS		MATERIAL OF MODIFICATION MEXICO, D.F. 11 Oct 2011		Quantity of Goods (Dimensions or Volume) 1 SLAC TOTAL	
DIM: 120X80X85 1		MAWB 057-82522310		VOL. 0.816 CBM.	
Prepaid Weight Charge 543,40		Collect		Other Charges MYC 271,70 SCC 42,90	
Valuation Charge		Tax		KNOWN CONSIGNOR FOR AIRFREIGHT 0230-2334-110.021	
Total Other Charges Due Agent		Total Other Charges Due Carrier 314,60		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Prepaid 858,00		Total Collect		KUEHNE + NAGEL (AG&CO.) KG SANDRA SCHROEDER Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (date) 07/OCT/2011 BIELEFELD at (place) KUEHNE + NAGEL (AG&CO.) KG Signature of Issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges	
				BFE13510182	

GUIA AEREA (PAQUETERIA)



United Parcel Service
Aduana del Aeropuerto Int'l de la Cd. de México
Almacen Fiscalizado No.21



1ZA9V7730442547657

Guía House: 1ZA9V7730442547657

REMITENTE
CHARM SCIENCES, INC
659 ANDOVER ST.
LAWRENCE MA 01843 US
: 19786879200 TL

Bultos: 1
CONSIGNATARIO
FILTRACION PRODUCTIVA SA DE C
CUMBRES DE MALTRATA NO 3E2
COL NARVARTE C.P. MEXICO, D.F. 03020 MX
525555306054 TLX

Descripcion: : ELECTRONIC COMPONENTS

Hecho En: USA

Ship Date: 02SEP1
Exp Date: 02SEP1
Imp Date: 05SEP1
Dte_Asn_Brk: 05SEP1

Valor: 4800.00 US
Peso: 4.994 KGS
Bill Terms: P/P
Referencia UPS: A9V7 73GF 73V

05 SEP 2011

Guías Adicionales

406-61322612

UPS DE MEXICO, S.A. DE C.V.

REVALIDADO A:

Fecha de impresion:

FIRMA:

RECIBI:

Comercializadora Lognet, S.A. de C.V.
RECIBI
AUTORIZADO
FECHA DE ENTREGA: 05/09/11
SECCION: Int'l
REGISTRO NO. 1000
REVALIDA A:
MEXICO



FACTURA

Commercial Invoice



2137720

659 Andover Street, Lawrence, MA 01843-1032, USA
Telephone: +1.978.687.9200 | Fax: +1.978.687.9216
Email: info@charm.com | Internet: www.charm.com

Tax ID: 04-2635968

Country of Origin of Goods: USA

Country of Ultimate Destination: Mexico

Consignee: 539

FILTRACION PRODUCTIVA SA DE CV
CUMBRES DE MALTRATA NO 362
COL NARVARTE C.P.
MEXICO, D.F. 03020
Mexico

Contact: Carlos Alfaro

Tel: 525/555-306054

Tax ID: FPR-871112U51

These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Diversion contrary to the U.S. law is prohibited.

Currency: USD

Cust PO	Ship Date	Ship Via	Incoterms 2000	Entry Date	Terms	Print Date
CH-347-8-11	09/02/2011	UPS Int'l Priority Air	EX-Works: Lawrence, MA	08/31/2011	Net 30 Days	09/01/2011
Line/Release	HTS	Qty	Item	Unit Price	Net Amount	
1	9027.50.40.50	2.00	NOVALUM	2,150.00	4,300.00	
		EA	NL/W/USB&SERIAL CBLs/CHGR/CORD/SOFT CASE			

Sales Amount: 4,300.00
Sales Tax: 0.00
Freight: 105.00
Misc: 0.00
Prepaid: 0.00
Total: 4,405.00

I declare that information contained to be true and correct.			
Signature of Shipper/Exporter:			
(type name and title and sign)	Date:	SHIPPER:	

EJEMPLO DE CARTA DE NO CONSUMO HUMANO NI VETERINARIO

FILPRO

Filtración Productiva, S.A. de C.V.

MÉXICO, D.F. A 7 DE SEPTIEMBRE DE 2011

CARTA NO COSUMO HUMANO.

C. ADMINISTRADOR DE LA ADUANA
DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
PRESENTE.

BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, MANIFESTAMOS ANTE USTED QUE LA MERCANCÍA AMPARADA CON LA(S) FACTURA (S) No(S), 2136872 DE FECHA 22 DE AGOSTO DE 2011, 2136687 DE FECHA 18 DE AGOSTO DE 2011, 2137014 DE FECHA 23 DE AGOSTO DE 2011, 2137720 Y 2137720-B DE FECHA 1 DE SEPTIEMBRE DE 2011, ENVIADA POR NUESTRO PROVEEDOR CHARM SCIENCES INC., NO SERÁ USADA COMO MATERIA PRIMA. ESTOS PRODUCTOS NO SON DE ORIGEN VEGETAL, NI ANIMAL. NI PARA USO VETERINARIO NI HUMANO, NI CON FINES MEDICOS NI MEDICINALES:

1) LOS SIGUIENTES PRODUCTOS:

POCKPLUS1000K, SE USAN PARA LA DETECCIÓN DE ATP EN SUPERFICIES EN CONTACTO CON ALIMENTOS, CON LA FINALIDAD DE EVALUAR LA LIMPIEZA DE LAS MISMAS

2) LOS SIGUIENTES PRODUCTOS:

LF-CAP-20K, LF-SULF-500K, LF-ENRO-100K, LF-SLBI-500K, LF-MRI.BUTET-100K, LF-MRI.BI-20K, LF-TET-20K. SE USAN PARA DETECCIÓN DE RESIDUOS DE ANTIBIÓTICOS EN LECHE CON LA FINALIDAD DE DETERMINAR QUE CUMPLE CON LAS REGULACIONES APLICABLES

3) LOS SIGUIENTES PRODUCTOS:


SVIII-100K, SE USAN PARA DETECCIÓN DE RESIDUOS DE ANTIBIÓTICOS EN MIEL DE ABEJA, CON LA FINALIDAD DE DETERMINAR QUE CUMPLE CON LAS REGULACIONES APLICABLES.

4) LOS SIGUIENTES PRODUCTOS:

CTN-1000, TST-1000, CRK-1000, 197-0086, EPIC-CLEAN, 2-MTC-X1, LF-ROSA-PIPET-10000, 6600-SYSTEM, SOFTWARE-C2, 1000SPL, NOVALUM, 200-0472, SE USAN PARA HACER PRUEBAS DE VIDA DE ANAQUEL EN ALIMENTOS CON LA FINALIDAD DE VERIFICAR QUE CUMPLAN CON LAS CONDICIONES REQUERIDAS

AGRADECIENDO LA ATENCIÓN QUE SIRVA BRINDAR A LA PRESENTE, ME DESPIDO Y HACIÉNDOLA PROPICIA PARA ENVIARLE UN CORDIAL SALUDO.

ATENTAMENTE.


Q.F.B. GUADALUPE MERCADO DEL RÍO.
REPRESENTANTE LEGAL.

Matriz: Cumbres de Maltrata No. 362 Col. Narvarte C.P. 03020 México, D.F.
Oficina: Xochicalco No. 146 Col. Narvarte C.P. 03020 México, D.F. Tel: 5530 8220 con 8 líneas Fax: 5530 5081
Sucursales: Guadalajara, Monterrey, Celaya, Toluca, Tampico, Coatzacoalcos, Puebla, Tijuana, Los Mochis, Aguascalientes y Michoacán E-mail: filpro@filpro.com.mx

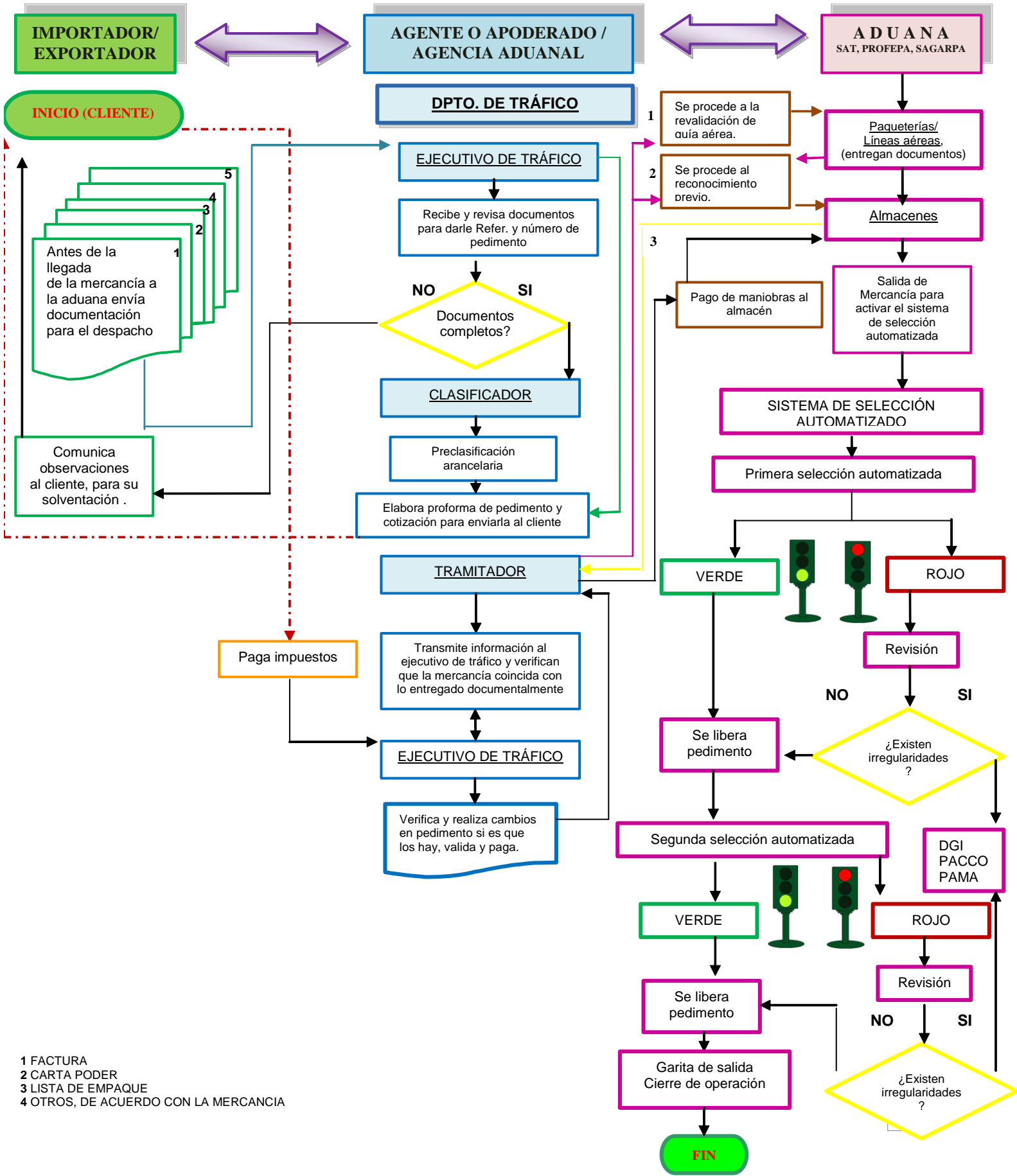
CERTIFICADO DE ORIGEN

Protested (When Completed)

North American Free Trade Agreement
CERTIFICATE OF ORIGIN
 (Instructions Attached)

1. Exporter's Name and Address Charm Sciences, Inc. 659 Andover Street Lawrence, MA 01843-1032 USA Tax Identification Number: 04-2635968		2. Permit From 01/01/2011 To 12/31/2011				
3. Producer's Name and Address Available Upon Request		4. Importer's Name and Address FILTRACION PRODUCTIVA SA DE CV CUMBRES DE MALTRATA NO 362 COL NARVARTE C.P. MEXICO, D.F. 03020 Tax ID: FPR-871112U51				
5. Description of Goods		6. HS Tariff Classification Number	7. Preference Criterion	8. Producer	9. Net Cost	10. Country of Origin
200-0472 EPIC VERIFICATION PLATE		9027.90.84.00	B	Yes	No	USA
NOVALUM NLW/USB&SERIAL CBLS/CHGR/CORD/SOFT CASE		9027.50.40.50	B	Yes	No	USA
I certify that: - the information on this document is true and accurate and I assume the responsibility for proving such representations. I understand that I am liable for any false statements or material omissions made on or in connection with this document; - I agree to maintain, and present upon request, documentation necessary to support this Certificate, and to inform, in writing, all persons to whom the Certificate was given of any changes that would affect the accuracy or validity of this Certificate; - the goods originated in the territory of one or more of the Parties, and comply with the origin requirements specified for those goods in the North American Free Trade Agreement, and unless specifically exempted in Article 411 or Annex 4 01, there has been no further production or any other operation outside the territories of the Parties, and - this certificate consists of <u>1</u> pages, including all attachments.						
11. Authorized Signature <i>Edgardo Rivera</i>			12. Company CHARM SCIENCES INC.			
13. Name <i>Edgardo Rivera</i>			14. Title SHIPPING DEPT.			
Date <i>9/2/11</i>	Telephone (978) 687-9200		Fax (978) 687-9216			

DIAGRAMA DE FLUJO DE UN DESPACHO ADUANAL



ANEXO 3

A800118

Página 1 de 3

PEDIMENTO				CERTIFICACIONES			
NUM. PEDIMENTO: 08 16 3879 8000131 T. OPER IMP CVE. PEDIMENTO: A1 REGIMEN: IMD				CANTIDAD DE VEHICULOS			
DESTINO: 9 TIPO CAMBIO: 10.82030		PESO BRUTO: 24969.000		ADUANA E/S: 160		VALOR DOLARES: 46,391.94	
ENTRADA/SALIDA: 1 1 7		ARRIBO: 1 SALIDA: 7		VALOR ADUANA: 501,973.00		PRECIO PAGADO/VALOR COMERCIAL: 470,054.00	
RFC: MRI010801D50 NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL				MONTE RIO, S.A. DE C.V.			
CURP: MONTE RIO, S.A. DE C.V.				DOMICILIO: CARRETERA XOCHIMILCO A SN FRANCISCO TLALNEPANTLA 7901 D EL CEDRAL 16870 XOCHIMILCO DISTRITO FEDERAL, MEXICO (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS)			
VAL. SEGUROS 0		SEGUROS 0		FLETES 31,920		EMBALAJES 0	
ACUSE ELECTRONICO DE VALIDACION: EW7CS0EM		CLAVE DE LA SECCION ADUANERA DE DESPACHO: 160		3879-8000131		MARCAS, NUMEROS Y TOTAL DE BULTOS: S/M, S/N, BULTOS: 1584	
ENTRADA 26/12/2007		PAGO 07/01/2008		CONTRIB. DTA PRV		TASAS A NIVEL PEDIMENTO: CVE.T. TASA 2	
CONCEPTO F.P. IMPORTE		CONCEPTO F.P. IMPORTE		EFECTIVO		OTROS	
DTA 0 4016		DTA 15 2268		177,568		94,030	
IVA 0 88615		IVA 15 49240		TOTAL		271,593	
IGI/IGE 0 84771		IGI/IGE 15 42522					
PRV 0 161							
ID.FISCAL 310109742136898				NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL SHANGHAI LANSHENG STATIONERY & SPORTING GOODS IMP/EXP. CO. LTD		DOMICILIO: ZHONG SHAN ROAD 1230 1 200437 SHANGHAI CHINA (REPUBLICA POPULAR)	
NUM. FACTURA 07WFW5472038		FECHA 05/12/2007		INCOTERM CFR		MONEDA FACT USD	
VAL. MON. FACT 43,441.94		FACTOR MON. FACT 1.00000000		VAL. DOLARES 43,441.94		PAIS: ATG	
TRANSPORTE IDENTIFICACION: APLPERU				NUMERO (GUIA/ORDEN/EMBARQUE) D: HLCUSHA0712EJNF5 M			
NUMERO/TIPO DE CONTENEDOR: CAXU4702945 2				CLAVE / COMPL. IDENTIFICADOR: CR 77			
COMPLEMENTO 1				COMPLEMENTO 2		COMPLEMENTO 3	
TIPO CUENTA: 0				CLAVE GARANTIA: 2		INSTITUCION EMISORA: 1	
FOLIO CONSTANCIA: 7024207				TOTAL DEPOSITO: 106001 35		NUMERO DE CUENTA: 76010707	
FECHA CONSTANCIA: 04/01/2008							
AGENTE ADUANAL, APODERADO ADUANAL O DE ALMACEN NOMBRE O RAZ. SOC.: ING. ARTURO E. VILLASEÑOR SANCHEZ RFC: VISA620621IR6 CURP: VISA620621HSPLNR03 MANDATARIO/PERSONA AUTORIZADA NOMBRE: OSCAR ADRIAN URDIALES CASTILLO RFC: UICO7010028Z2 CURP: UICO701002HTSRSS08				DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, EN LOS TERMINOS DE LO DISPUESTO POR EL ARTICULO 81 DE LA LEY ADUANERA: PATENTE O AUTORIZACION: 3879			
FIRMA AUTOGRAFA							
NUMERO DE SERIE DEL CERTIFICADO: 00001000000001242524				FIRMA ELECTRONICA AVANZADA: Swnj5MY8Mf9D99ldOLh3V+DAeOD1AAfHbLJbIDMhHH4HAC/XeJTp5zrstSMlHlge0+HecJKCeBwC9TnpPkvrdf7:1BpT+0TKuH/GEYRm3OU9r6/3.J+X3ORBUEwFaeY1JP12uSkJ1JrzoK6a1iqUkzYkooigpiWlBQzG4c=			
Tercera Copia "Agente" o "Apoederado Aduanal"				Destino/Origen Interior del Pais			

ANEXO DEL PEDIMENTO															
NUM. PEDIMENTO: 08 16 3879 8000131					TIPO OPER: IMP		CVE. PEDIM: A1		RFC: MRI010801D50						
CURP:															
FORMAS DE PAGO VIRTUALES															
FORMA DE PAGO	DEPENDENCIA O INSTITUCION EMISORA	NUMERO DE IDENTIFICACION DEL DOCUMENTO	FECHA DEL DOCUMENTO	IMPORTE DEL DOCUMENTO	SALDO DISPONIBLE	IMPORTE A PAGAR									
15	BANAMEX	7024207	04/01/2008	106001.35	106001.35	94030									
OBSERVACIONES															
SE ANEXA: FACTURA COMERCIAL, LISTA DE EMPAQUE, CARTA DE NO ETIQUETADO, CUENTA ADUANERA DE GARANTIA EN ORIGINAL Y CONOCIMIENTO MARITIMO REVALIDADO.															
PARTIDAS															
SEC	FRACCION	SUBD.	VINC.	MET VAL	UMC	CANTIDAD UMC	UMT	CANTIDAD UMT	P.VIC	P.O/D	CON.	TASA	T.F.P.	IMPORTE	
DESCRIPCION (REGLONES VARIABLES SEGUN SE REQUIERA)															
VAL ADU/USD		IMP. PRECIO PAG.		PRECIO UNIT.		VAL. AGREG.									
MARCA			MODELO			CODIGO PRODUCTO									
1	70109099		0	1	6	181216.000	1	21838.000	CHN	CHN	IVA	15 00000	1	0	49266
FRASCOS DE VIDRIO											IVA		2	15	49240
283625		265590		1.46560		0.00				IGI/IGE	15 00000	1	0	42544	
IDENTIF.	COMPLEMENTO 1		COMPLEMENTO 2			COMPLEMENTO 3				IGI/IGE		2	15	42522	
ES	N														
UM	O														
GA															
2	39239099		0	1	6	15190.000	1	387.500	CHN	CHN	IVA	15 00000	1	0	3816
TUBOS DE PLASTICO											IGI/IGE	20 00000	1	0	4212
21062		19723		1.29842		0.00									
IDENTIF.	COMPLEMENTO 1		COMPLEMENTO 2			COMPLEMENTO 3									
ES	N														
UM	O														
3	39235001		0	1	6	15120.000	1	90 000	CHN	CHN	IVA	15 00000	1	0	5699
TAPAS DE PLASTICO											IGI/IGE	20 00000	1	0	6290
31449		29449		1.94769		0.00									
IDENTIF.	COMPLEMENTO 1		COMPLEMENTO 2			COMPLEMENTO 3									
ES	N														
UM	O														
4	96161001		0	1	6	372000.000	1	1042 500	CHN	CHN	IVA	15 00000	1	0	28040
CABEZA PULVERIZADORA											IGI/IGE	20 00000	1	0	30949
154745		144905		0.38953		0.00									
IDENTIF.	COMPLEMENTO 1		COMPLEMENTO 2			COMPLEMENTO 3									
EN	VIII			NOM-050-SCFI-2004											
ES	N														
UM	O														
5	84223099		0	1	12	1.000	6	1.000	CHN	CHN	IVA	15 00000	1	0	1794
MAQUINA PARA FIJAR LAS VALVULAS PULVERIZADORAS A LOS FRASCOS CON PERFUMES											IGI/IGE	7 00000	1	0	776
11092		10387		10387.00000		0.00									
IDENTIF.	COMPLEMENTO 1		COMPLEMENTO 2			COMPLEMENTO 3									
ES	N														

AGENTE ADUANAL, APODERADO ADUANAL O DE ALMACEN NOMBRE O RAZ. SOC.: ING. ARTURO E. VILLASEÑOR SANCHEZ RFC: VISA620621IR6 CURP: VISA620621HSP LNR03 MANDATARIO/PERSONA AUTORIZADA NOMBRE: OSCAR ADRIAN URDIALES CASTILLO RFC: UICO7010028Z2 CURP: UICO701002HTSRSS08 NUMERO DE SERIE DEL CERTIFICADO: 0000100000001242524	DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, EN LOS TERMINOS DE LO DISPUESTO POR EL ARTICULO 81 DE LA LEY ADUANERA: PATENTE O AUTORIZACION: 3879 FIRMA AUTOGRAFA
---	---

FIRMA ELECTRONICA AVANZADA:
 Swng5MY6MFgD99bdDLh3V+DAeOD1AAfHbLJbIDMhHH4HAC/IXeJTp5zrstSMlUhg0+HecJKCeBwC9TNpPkvr:jtTrBpT+0TKuH/GEYRm3OU9r6/3J+X3ORBUEWPaEY1JP
 1ZuSkU1JrzK6a1qUkzYkxogpiWIBQzG4o=

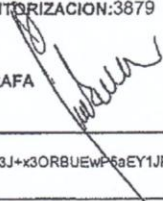
Destino/Origen: Interior del País

Tercera Copia "Agente" o "Apoderado Aduanal"

ANEXO DEL PEDIMENTO

NUM. PEDIMENTO: 08 16 3879 8000131		TIPO OPER: IMP	CVE. PEDIM: A1	RFC: MRI010801D50									
CURP:													
PARTIDAS													
FRACCION	SUBD.	VINC.	MET VAL	UMC	CANTIDAD UMC	UMT	CANTIDAD UMT	P.V/C	P.O/D				
SEC	DESCRIPCION (REGLONES VARIABLES SEGUN SE REQUIERA)								CON.	TASA	T.T.F.P	IMPORTE	
VAL ADU/USD	IMP. PRECIO PAG.	PRECIO UNIT.	VAL. AGREG.										
MARCA	MODELO	CODIGO PRODUCTO											
IDENTIF. UM	COMPLEMENTO 1	COMPLEMENTO 2	COMPLEMENTO 3										

***** FIN DE PEDIMENTO ***** NUM TOTAL DE PARTIDAS 5 **** CLAVE DEL PREVALIDADOR. 010 ****

<p>AGENTE ADUANAL, APODERADO ADUANAL O DE ALMACEN NOMBRE O RAZ. SOC.: ING. ARTURO E. VILLASEÑOR SANCHEZ RFC: VISA620621IR6 CURP: VISA620621HSPLNR03 MANDATARIO/PERSONA AUTORIZADA NOMBRE: OSCAR ADRIAN URDIALES CASTILLO RFC: UICO7010028Z2 CURP: UICO701002HTSRSS08</p>	<p>DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, EN LOS TERMINOS DE LO DISPUESTO POR EL ARTICULO 81 DE LA LEY ADUANERA: PATENTE O AUTORIZACION:3879</p> <p>FIRMA AUTOGRAFA </p>
<p>NUMERO DE SERIE DEL CERTIFICADO: 0000100000001242524</p>	
<p>FIRMA ELECTRONICA AVANZADA: Swnj5MY8MFgD99tdOLht3V+DAeOD1AAFhblJbIDMhHH4HAC/XeJTp5zrstSMLHge0+HecJKCeBwC9TNpPkvrqjTrlBpT+0TKuH/GEyRm3OU9r6/3J+x3ORBUEwP6aEY1JP1ZuSkUj1JrzoK8a1iqUkzYkxogpIWI8QzG4o=</p>	

Tercera Copia "Agente" o "Apoderado Aduanal"

Destino/Origen: Interior del País



FOLIO 7024207 FECHA 04 / 01 / 2008

PRECIO DE CADA UNIDAD
\$1.7435580

No CONTRATO
76010707

NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL DEL IMPORTADOR

MONTE RIO SA DE CV
CARRETERA A SN FRANCISCO TLALNEPANTLA 7901 D
EL CEDRAL
MEXICO D.F. C.P. 16870.

RFC HOMO CLAVE
MRI 010801D50

No DE UNIDADES CON LETRA

(SESENTA MIL SETECIENTOS NOVENTA Y SEIS TITULOS)

No DE UNIDADES
60,796

IMPORTE DE LAS UNIDADES CON LETRA

CIENTO SEIS MIL UN PESOS 35/100 MN)

IMPORTE DE LAS UNIDADES
\$106,001.35

TIPO DE OPERACION

Artículo 85 L.A.
Artículo 86 L.A.
Artículo 86-A Fracc I L.A.

XXXXXX
XXXXXX

PRECIOS ESTIMADOS ART 86-A FRACC. I L.A

Garantía Individual

XXXXXX PED: 08 16-0 3879 8000131

FECHA PEDIME. 2008/01/04

Garantía Global

Periodo 04/07/2008

PLAZA

MEXICO, D.F.

FIRMAS AUTORIZADAS

SELLO

SUCURSAL

VILLACOAPA 2796

EMISORA

FID

GTIA

Sylvia B. Rivero González
SOPORTE OPERATIVO
BANCA INVERSION

Victor H. Flores Montes
SOP. OP. BCA. DE INV. OPERACION BANCA



04 ENE 2008

[Handwritten signature]

BANORTE
BANCO MERCANTIL DEL NORTE, S.A.
RECIBIDO
ENE 7 2008
MODULO ADUANAL MANZANILLO
MANZANILLO, COL.

ANEXO 4

ENCUESTA 1. SOBRE EL DECRETO DE FACILITACIÓN ADUANERA

1. El decreto que entro en vigor el 14 de abril de 2008, que tiene por objeto otorgar beneficios en materia Aduanera a través de la eliminación simplificación, automatización y reforzamiento de los procesos aduaneros, ¿cree que será favorable para la economía interna en México? si, no y ¿por qué?

R. Sí, por la facilidad al importador de introducir su mercancía.

2. Tomando en consideración el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 31 de marzo del presente año, por medio del cual se otorgan facilidades administrativas en Materia Aduanera y de Comercio Exterior, en el que se exime a los importadores de la obligación de presentar cuentas aduaneras de garantía cuando se efectuó la importación de mercancías sujetas a precios estimados; ¿considera usted que al eximir de dicha obligación a los importadores podría acarrear diversos tipos de prácticas tendientes a evadir el cumplimiento de las disposiciones fiscales, en especifico el correcto pago de las contribuciones que corresponden?

R. La tendencia del importador es bajar siempre sus costos.

3. De acuerdo con su experiencia y tomando en cuenta lo anterior, ¿considera usted que para la agilización del comercio exterior dicha medida fue positiva o negativa y el porqué?

R. Positiva, porque se quito burocracia en el despacho.

4. Si tomamos en consideración que la presentación de las cuentas aduaneras de garantía tenían como fin desalentar a los importadores a llevar a cabo practicas de subvaluación, ¿considera usted que la Autoridad Aduanera tenia los recursos humanos, materiales y económicos para cumplir con la correcta vigilancia de las operaciones por las cuales se garantizaba la diferencia de impuestos mediante los mencionados depósitos en cuenta aduanera de garantía?

R. Considero que si tenían un poco de control.

5. De acuerdo con su experiencia y tomando en cuenta que en la actualidad no existe la obligación por parte de los importadores de garantizar la diferencia de contribuciones con preferencia a un valor mínimo establecido de las mercancías a importar ¿considera que dicha medida no deja desprotegida en cierta forma al sector productivo nacional de las mercancías que se encontraban sujetas a precios estimados?

R. Si lo dejan desprotegido porque ya no hay trabas.

6. ¿Considera que la obligación por parte de los importadores de presentar cuentas aduaneras de garantía en el despacho aduanero, representaba un medio de control efectivo para no llevar a cabo prácticas como la subvaluación o representaba una barrera para la agilización del comercio exterior?

R. Era un medio de control efectivo para no llevar a cabo prácticas desleales.

7. Si la finalidad del Padrón de importadores de sectores específicos era que la autoridad aduanera mantuviera la vigilancia y control en el comportamiento fiscal de las empresas inscritas en dicho padrón, para prevenir practicas tendientes a evadir o eludir el cumplimiento de las disposiciones fiscales y así no afectar a la producción nacional de dichos sectores específicos, ¿considera usted que en la práctica se llevaba a cabo dicho control de manera eficaz?

R. No.

8. ¿Por qué?

R. Para mí era un doble proceso de controles administrativos.

9. Considera que la inscripción al padrón de importadores de sectores específicos era un buen medio de control para calificar el perfil de los importadores de mercancías sensibles?

R. Yo creo que no era demasiado perfecto el control sectorial.

10. ¿De qué manera afecta a la industria nacional, eximir la inscripción al padrón de importadores de Sectores Específicos?

R. Lo que puede afectar es en las fuentes de empleo.

11. De acuerdo a su experiencia y en su opinión, ¿considera que en realidad, era efectiva la Autoridad Aduanera en la aceptación de las personas en cuanto a su inscripción al padrón de importadores de sectores específicos?

R. No.

12. ¿Por qué?

R. Porque seguía habiendo ciertas preferencias a algunos importadores.

13. Cuál era el objetivo de presentar en el pedimento los datos de identificación individual de mercancías (Anexo 18)

R. Un adecuado manejo de las especificaciones técnicas de las mercancías.

14. ¿Cree usted que el gobierno perderá el control de las mercancías que se importan y exportan para efectos de la balanza comercial?

R. No.

15. ¿Cree que fue una buena opción el eximir a los importadores de presentar el Certificado de origen para efectos del Despacho Aduanero?

R. No, porque ahora hay un descontrol en el país de origen real.

16. Con relación al artículo octavo del decreto que entro en vigor el 14 de abril de 2008 mismo que en su fracción uno menciona *“la adopción de medidas para fomentar la simplificación, agilización y automatización del despacho aduanero, tales como: el despacho aduanero electrónico, la incorporación tecnología y el desarrollo de esquemas adicionales para realizar operaciones de comercio exterior mediante tramites electrónicos u otros mecanismos alternos al pedimento”*, con tales medidas; esto significaría la desaparición del Agente Aduanal

R. Más bien se reordena la situación del Agente Aduanal con respecto a la aduana.

17. El objetivo principal que impulsa este decreto es fortalecer el espíritu de apertura, modernización, automatización e impulso a la competitividad del país, ¿cree usted que se generen las siguientes metas? si, no y por qué.

- Generación de Empleos.
- Reducción de costos comerciales y de operación aduanera.
- Facilitación comercial.
- Agilizar el movimiento y despacho de la aduana, eliminando barreras y documentación excesiva.

R. Si se lograría, pero hay que considerar la cultura del importador

18. ¿Cree que con estas medidas administrativas que ahora se han derogado o minimizado se puedan disminuir las prácticas desleales para evadir el pago de las importaciones al comercio exterior y el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias?

R. En alguna medida si se van a disminuir.

19. Considerando que este decreto trata entre otros, reducir costos, ¿podrá la industria nacional competir con las empresas extranjeras?

R. Esa es la tendencia, tratar de competir.

Nombre: Marco Antonio Sánchez Benítez

Empresa en la que labora: Agencia Aduanal Alianza Estratégica.

Cargo: Ejecutivo de tráfico.

ENCUESTA 2. SOBRE EL DECRETO DE FACILITACIÓN ADUANERA

1. El decreto que entro en vigor el 14 de abril de 2008, que tiene por objeto otorgar beneficios en materia Aduanera a través de la eliminación simplificación, automatización y reforzamiento de los procesos aduaneros, ¿cree que será favorable para la economía interna en México?, si, no y por qué.

R. Si debido a que los trámites y algunas regulaciones y restricciones no arancelarias desalientan la importación de algunos productos.

2. Tomando en consideración el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 31 de marzo del presente año, por medio del cual se otorgan facilidades administrativas en Materia Aduanera y de Comercio Exterior, en el que se exime a los importadores de la obligación de presentar cuentas aduaneras de garantía cuando se efectuó la importación de mercancías sujetas a precios estimados; ¿considera usted que al eximir de dicha obligación a los importadores podría acarrear diversos tipos de prácticas tendientes a evadir el cumplimiento de las disposiciones fiscales, en específico el correcto pago de las contribuciones que corresponden?

R. Si es probable ya que no se tienen referencias específicas de precios.

3. De acuerdo con su experiencia y tomando en cuenta lo anterior, ¿considera usted que para la agilización del comercio exterior dicha medida fue positiva o negativa y el por qué?

R. Positiva, para facilidad y solo diría que debe complementarse con más automatización.

4. Si tomamos en consideración que la presentación de las cuentas aduaneras de garantía tenían como fin desalentar a los importadores a llevar a cabo practicas de subvaluación, ¿considera usted que la Autoridad Aduanera tenia los recursos humanos, materiales y económicos para cumplir con la correcta vigilancia de las operaciones por las cuales se garantizaba la diferencia de impuestos mediante los mencionados depósitos en cuenta aduanera de garantía?

R. No, es por eso que ayudo el eliminarlos.

5. De acuerdo con su experiencia y tomando en cuenta que en la actualidad no existe la obligación por parte de los importadores de garantizar la diferencia de contribuciones con preferencia a un valor mínimo establecido de las mercancías a importar ¿considera que dicha medida no deja desprotegida en cierta forma al sector productivo nacional de las mercancías que se encontraban sujetas a precios estimados?

R. Lo deja desprotegido si no se toman medidas alternas que permitan un mejor control.

6. ¿Considera que la obligación por parte de los importadores de presentar cuentas aduaneras de garantía en el despacho aduanero, representaba un medio de control efectivo para no llevar a cabo prácticas como la subvaluación o representaba una barrera para la agilización del comercio exterior?

R. No del todo.

7. Si la finalidad del Padrón de importadores de sectores específicos era que la autoridad aduanera mantuviera la vigilancia y control en el comportamiento fiscal de las empresas inscritas en dicho padrón, para prevenir practicas tendientes a evadir o eludir el cumplimiento de las disposiciones fiscales y así no afectar a la producción nacional de dichos sectores específicos, ¿considera usted que en la práctica se llevaba a cabo dicho control de manera eficaz?

R. No.

8. ¿Por qué?

R. Porque mientras los procesos se revisen con “gente” y no con “sistemas” estaremos siempre en desventaja a la realidad y no seremos eficientes.

9. ¿Considera que la inscripción al padrón de importadores de sectores específicos era un buen medio de control para calificar el perfil de los importadores de mercancías sensibles?

R. No, porque no cumplía su propósito.

10. ¿De qué manera afecta a la industria nacional, eximir la inscripción al padrón de importadores de Sectores Específicos?

R. A mi ver en nada.

11. De acuerdo a su experiencia y en su opinión, ¿considera que en realidad, era efectiva la Autoridad Aduanera en la aceptación de las personas en cuanto a su inscripción al padrón de importadores de sectores específicos?

R. No.

12. ¿Por qué?

R. No había ninguna investigación previa al otorgamiento del padrón.

13. Cuál era el objetivo de presentar en el pedimento los datos de identificación individual de mercancías (Anexo 18)

R. Llevar una estadística más confiable de lo que se importa a México.

14. ¿Cree usted que el gobierno perderá el control de las mercancías que se importan y exportan para efectos de la balanza comercial?

R. No.

15. ¿Cree que fue una buena opción el eximir a los importadores de presentar el Certificado de origen para efectos del Despacho Aduanero?

R. Si.

16. Con relación al artículo octavo del decreto que entro en vigor el 14 de abril del 2008 mismo que en su fracción uno menciona *“la adopción de medidas para fomentar la simplificación, agilización y automatización del despacho aduanero, tales como: el despacho aduanero electrónico, la incorporación tecnología y el desarrollo de esquemas adicionales para realizar operaciones de comercio exterior mediante tramites electrónicos u otros mecanismos alternos al pedimento”*, con tales medidas; esto significaría la desaparición del Agente Aduanal

R. El Agente Aduanal desde antes de la publicación de este decreto, se tiene como aceptada la idea de su desaparición, pero más que por el decreto es por la evolución natural y mundial que deben ofrecer en materia de comercio exterior los países.

17. El objetivo principal que impulsa este decreto es fortalecer el espíritu de apertura, modernización, automatización e impulso a la competitividad del país, ¿cree usted que se generen las siguientes metas? si, no y por qué.

- Generación de Empleos.
- Reducción de costos comerciales y de operación aduanera.
- Facilitación comercial.
- Agilizar el movimiento y despacho de la aduana, eliminando barreras y documentación excesiva.

R. Sí, totalmente. El comercio debe ser globalizado para poder ofrecer estas metas.

18. ¿Cree que con estas medidas administrativas que ahora se han derogado o minimizado se puedan disminuir las prácticas desleales para evadir el pago de las importaciones al comercio exterior y el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias?

R. Las prácticas desleales se producen por no tener y aplicar un control en todas las áreas no solo las aduanales.

19. Considerando que este decreto trata entre otros, reducir costos, ¿podrá la industria nacional competir con las empresas extranjeras?

R. Debe de competir.

Nombre: Oscar Adrian Urdiales Castillo

Empresa en la que labora: Agencia Aduanal Alianza Estratégica Portuaria.

Cargo: Director de operación aduanera.

ENCUESTA 3. SOBRE EL DECRETO DE FACILITACIÓN ADUANERA

1. El decreto que entro en vigor el 14 de abril de 2008, que tiene por objeto otorgar beneficios en materia Aduanera a través de la eliminación simplificación, automatización y reforzamiento de los procesos aduaneros, cree que será favorable para la economía interna en México? si, no y por qué.

R. Sí, porque son facilidades muy congruentes con la agilización de las operaciones y todo esto quita procedimientos que entorpecían el comercio exterior.

2. Tomando en consideración el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 31 de marzo del presente año, por medio del cual se otorgan facilidades administrativas en Materia Aduanera y de Comercio Exterior, en el que se exime a los importadores de la obligación de presentar cuentas aduaneras de garantía cuando se efectuó la importación de mercancías sujetas a precios estimados; ¿considera usted que al eximir de dicha obligación a los importadores podría acarrear diversos tipos de prácticas tendientes a evadir el cumplimiento de las disposiciones fiscales, en especifico el correcto pago de las contribuciones que corresponden?

R. Si existe un riesgo para México dado que hasta el momento no hay otra medida para combatir la subvaluación de mercancías.

3. De acuerdo con su experiencia y tomando en cuenta lo anterior, ¿considera usted que para la agilización del comercio exterior dicha medida fue positiva o negativa y el porqué?

R. Positiva, porque se le “ganan” 1 ó 2 días a los almacenajes en puertos y aeropuertos, ya que normalmente ese es el tiempo que se requiere para el trámite, envío-recepción de documentos y cuentas aduaneras.

4. Si tomamos en consideración que la presentación de las cuentas aduaneras de garantía tenían como fin desalentar a los importadores a llevar a cabo practicas de subvaluación, ¿Considera usted que la Autoridad Aduanera tenia los recursos humanos, materiales y económicos para cumplir con la correcta vigilancia de las operaciones por las cuales se garantizaba la diferencia de impuestos mediante los mencionados depósitos en cuenta aduanera de garantía?

R. No, no cuentan con un mecanismos que garanticen al 100% la subvaluación.

5. De acuerdo con su experiencia y tomando en cuenta que en la actualidad no existe la obligación por parte de los importadores de garantizar la diferencia de contribuciones con preferencia a un valor mínimo establecido de las mercancías a importar ¿considera que dicha medida no deja desprotegida en cierta forma al sector productivo nacional de las mercancías que se encontraban sujetas a precios estimados?

R. Si en tanto que México no establezca alguna otra medida de control, algunos sectores se encuentran desprotegidos.

6. ¿Considera que la obligación por parte de los importadores de presentar cuentas aduaneras de garantía en el despacho aduanero, representaba un medio de control efectivo para no llevar a cabo prácticas como la subvaluación o representaba una barrera para la agilización del comercio exterior?

R. Representaba una barrera para el comercio exterior, mas sin embargo México debe establecer alguna medida de control más simple.

7. Si la finalidad del Padrón de importadores de sectores específicos era que la autoridad aduanera mantuviera la vigilancia y control en el comportamiento fiscal de las empresas inscritas en dicho padrón, para prevenir practicas tendientes a evadir o eludir el cumplimiento de las disposiciones fiscales y así no afectar a la producción nacional de dichos sectores específicos, ¿considera usted que en la práctica se llevaba a cabo dicho control de manera eficaz?

R. No.

8. ¿Por qué?

R. La eliminación de sectores específicos fue algo atinado por parte de México, dado que con esto elimina la gran corrupción que existía para conseguir la inscripción y permite más facilidades para todos en el comercio.

9. ¿Considera que la inscripción al padrón de importadores de sectores específicos era un buen medio de control para calificar el perfil de los importadores de mercancías sensibles?

R. No, más bien era un negocio de los sectores que se prestaban a la corrupción.

10. ¿De qué manera afecta a la industria nacional, eximir la inscripción al padrón de importadores de Sectores Específicos?

R. En nada.

11. De acuerdo a su experiencia y en su opinión, ¿considera que en realidad, era efectiva la Autoridad Aduanera en la aceptación de las personas en cuanto a su inscripción al padrón de importadores de sectores específicos?

R. No.

12. ¿Por qué?

R. Únicamente era negocio y corrupción.

13. Cuál era el objetivo de presentar en el pedimento los datos de identificación individual de mercancías (Anexo 18)

R. Dar elementos a la autoridad para la clasificación arancelaria de las mercancías y facilitar sus facultades de comprobación.

14. ¿Cree usted que el gobierno perderá el control de las mercancías que se importan y exportan para efectos de la balanza comercial?

R. No.

15. ¿Cree que fue una buena opción el eximir a los importadores de presentar el Certificado de origen para efectos del Despacho Aduanero?

R. Bueno lo que ya no existe es la obligación de presentarlo, a mi manera de ver no afecta ni beneficia.

16. Con relación al artículo octavo del decreto que entro en vigor el 14 de abril de 2008 mismo que en su fracción uno menciona *“la adopción de medidas para fomentar la simplificación, agilización y automatización del despacho aduanero, tales como: el despacho aduanero electrónico, la incorporación tecnología y el desarrollo de esquemas adicionales para realizar operaciones de comercio exterior mediante tramites electrónicos u otros mecanismos alternos al pedimento”*, con tales medidas; esto significaría la desaparición del Agente Aduanal

R. No.

17. El objetivo principal que impulsa este decreto es fortalecer el espíritu de apertura, modernización, automatización e impulso a la competitividad del país, ¿cree usted que se generen las siguientes metas? si, no y por qué.

- Generación de Empleos.
- Reducción de costos comerciales y de operación aduanera.
- Facilitación comercial.
- Agilizar el movimiento y despacho de la aduana, eliminando barreras y documentación excesiva.

R. No en algunos casos, porque al eliminar las barreras se corre el riesgo de que desaparezca la maquiladora mexicana.

18. ¿Cree que con estas medidas administrativas que ahora se han derogado o minimizado se puedan disminuir las prácticas desleales para evadir el pago de las importaciones al comercio exterior y el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias?

R. No.

19. Considerando que este decreto trata entre otros, reducir costos, ¿podrá la industria nacional competir con las empresas extranjeras?

R. Sí.

Nombre: Jesús Pineda Villanueva

Empresa en la que labora: Servicios integrales en aduanas y comercio exterior.

Cargo: Asesor.

FUENTES DE CONSULTA:

BIBLIOGRAFÍA:

- Acosta Roca Felipe, “Tramites y Documentos en Materia Aduanera”, Editorial: Ediciones Fiscales ISEF, México, 2007, P. 15, 17, 21.
- Álvarez Jorge Rogelio, Adam Alfredo, Enciclopedia de México, Tomo IX, 2005, P.1636, 4959, 4963, 4965.
- Bancomext, México transición económica y comercio exterior, México, D.F., Fondo de Cultura Económica, 1999, P. 45.
- Carvajal Contreras Máximo, “Derecho Aduanero”, Editorial Porrúa. México. 2000, 10ª ed., P. 7, 9, 10.
- Hernández de Labra Fernando, “Puertos”, Universidad Nacional Autónoma de México, D.F. 2000, P.76, 95.
- Hernández Laura, Witker Jorge. “Régimen Jurídico del Comercio Exterior”, 2^{da} Edición, México, P. 32.
- Ortiz Arturo, “Introducción al comercio y finanzas internacionales de México”, Séptima edición, México Nuestro Tiempo, 1999, P. 160.
- Ortiz Federico. “Los Puertos Mexicanos”, Editorial Fondo de la Cultura Económica, México, 1976, P.44.
- Reyes Díaz Leal Eduardo. “Glosario de Comercio Exterior”. Editorial Integrafic, México, 2007, P.97.
- SAT, Compendio de disposiciones sobre Comercio Exterior 2010, editorial ISEF, P.19, 24, 62, 63.
- Villalobos Lourdes Rocío, “Fundamentos del Comercio Internacional”, Edit. Porrúa, Edición 1, Agosto 2006, P. 220.
- Villalobos Torres Lourdes Rocío, “El Comercio Exterior en México”, Editorial, Porrúa, Primera Edición, 2006, P. 235.

- Zertuche Muñoz Guillermo, “Elementos de Operación y Administración Portuaria”, Ediciones, temas marítimos, México 2005, P. 7.

REVISTAS

- Díaz Bautista Alejandro, “México y la política internacional”, Comercio Exterior., Vol. 59, Núm. 9 Septiembre de 2009, P.12, 18.
- María Antonieta Pérez Escobedo, “Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización”, Comercio Exterior, Vol. 45, México, Abril 2005, P. 18.

INTERNET

- www.sct.gob.mx, “Principales puertos del mundo”, (26-mayo-2010)
- www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico, Juárez Alberto, “Acerca de Aduana de México” (04- abril-2010).
- www.diariooficial.gob.com.mx, Calderón Hinojosa Felipe de Jesús, Secretaria de Economía, “Decreto por el que se otorgan facilidades administrativas en Materia Aduanera y de Comercio Exterior” (06-Agosto-2010).
- www.inegi.org.mx, “Estadística, áreas de almacenaje, banco de datos”, (02-Julio- 2010)
- www.logisticamexicana.com, Vázquez Raúl, “Comercio Internacional”, (20-Julio-2010)
- www.pnd.presidencia.gob.mx, Poiré Romero Alejandro, “El presidente Felipe Calderón visita Manzanillo para checar obras del plan Nacional de Desarrollo”, (20-Julio-2010)
- www.puertodemanzanillo.com, “Infraestructura portuaria”,(03-Julio-2010).
- www.sefome.gob.mx, “Áreas de influencia”, (03-julio-2010).