

112
Rej.



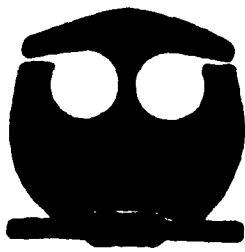
**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE QUIMICA

**PROCURACION ADUANAL EN
PROYECTOS INDUSTRIALES**

**T R A B A J O E S C R I T O
VIA CURSOS DE EDUCACION CONTINUA**

**PARA OBTENER EL TITULO DE:
INGENIERO QUIMICO
P R E S E N T A ;
ISMAEL PEREZ VILCHIS**



MEXICO, D. F.

1995

FALLA DE ORIGEN

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Presidente : **Prof.: Eduardo Rojo y de Regil**
Vocal : **Prof.: José Francisco Guerra Recansena**
Secretario : **Prof.: León Carlos Coronado Mendoza**
1er. Suplente : **Prof.: Ernesto Pérez Santana**
2do. Suplente : **Prof.: Alejandro Iñiguez Hernández**

Sitio donde se desarrollo el tema: Control y Proceso Industrial, S.A. de C.V.

Asesor del Tema: **Prof.: León Carlos Coronado Mendoza**

Sustentante : **Ismael Pérez Vilchis**

INDICE

	página
INTRODUCCION	III
1. GENERALIDADES :	1
2. LOGISTICA	3
2.1 El sistema de transporte facilidades y servicios	3
2.2 Análisis de transportistas	5
2.3 Bases de cálculo para un estudio logístico	6
2.4 Criterios de asignación	7
2.5 Criterios para definir y aplicar una negociación	7
2.6 Distribución Física Internacional	8
2.7 Estimación del tiempo en tránsito	16
2.8 INCOTERMS	17
3. OPERACIONES ADUANALES	19
3.1 Ley Aduanera	19
3.2 Clasificación arancelaria de mercancías	22
3.3 Métodos de clasificación arancelaria de mercancías	23
3.4 Los impuestos de importación	31
4. PROCURACION ADUANAL	36
4.1 Coordinación de proyectos	36
4.2 Procuración aduanal	37
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	48
GLOSARIO DE TERMINOS Y DOCUMENTOS UTILIZADOS EN LA TRAMITACION ADUANERA	50
ANEXO I	
ANEXO II	
BIBLIOGRAFIA	

INTRODUCCION

La procuración en lo general comprende la compra de bienes y servicios a ser utilizados. En proyectos a la industria son básicamente, equipos, instrumentación, accesorios y tráfico.

El suministro de mercancías del extranjero surge de tener las bondades inherentes de la misma, éstas son: tecnología avanzada , excelente calidad y en ocasiones incluyendo lo anterior mejor precio aun considerando los costos generados que involucra este tipo de compras. Las compras al extranjero se denomina procuración aduanal, ésta debe coordinar y controlar los embarques así como elaborar programas de seguimiento y arribo de origen a obra de acuerdo con fechas de entrega y verificar que la mercancía sea transportada, empacada y asegurada de acuerdo a lo establecido en la orden de compra.

Para introducir mercancía a territorio nacional es a través de una Aduana, la cual es un organismo encargado de aplicar la legislación relativa a la exportación e importación de mercancía y a los otros regímenes aduaneros, así como cumplir con las demás funciones que les seán encomendadas. Las aduanas se clasifican en: Marítimas, Fronterizas, Interiores y Aereopuertos Internacionales, su objetivo es impedir las operaciones de importación y exportación cuando se trate de mercancías prohibidas o cuyos requisitos especiales no se hayan cumplido.

Ya que el campo de trabajo del Ingeniero Químico va expandiéndose en áreas que anteriormente eran reservadas para Administradores o Licenciados en Comercio Exterior. En lo que respecta particularmente a la procuración aduanal tiene la ventaja de conocer materiales, equipo e instrumentación por lo que puede identificarlos y clasificarlos correctamente para su importación. Los conocimientos que no son propios de su área y con los cuales debe contar para realizar con eficacia todas sus actividades entre otras de logística y operaciones aduanales.

Por lo que el presente trabajo tiene por objetivo presentar la terminología utilizada en:

La logística: Involucra la diversidad de formas y medios de transporte con que se cuenta, el tiempo representa un parámetro crucial y está estrechamente asociado con el costo. Cada operación requiere de un periodo de tiempo para su realización, y éste depende y varía según el medio de transporte. El tiempo total invertido para llevar a cabo la procuración aduanal se denomina usualmente "tiempo de tránsito" y obliga a llevar a cabo un análisis de todas las variables que pueden afectar el traslado físico de mercancías, como son:

- terminos de compra-venta
- origen y destino
- facilidades de carga y descarga
- tipo de material
- peso y volumen
- cantidad de embarques
- costo de fletes

Las operaciones aduanales: Como está constituida la Ley Aduanera y su Reglamento con el fin de identificar las disposiciones legales y regímenes aduaneros así como de las infracciones y sanciones por el no cumplimiento de las reglas establecidas, el último capítulo referente a la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, es el agente aduanal con quien se mantiene estrecha comunicación en lo referente a la liberación de mercancías en la aduana;

El cálculo de impuestos al Comercio Exterior, primordialmente se basa en el arancel o clasificación que determina específicamente la mercancía y se paga en un rango que va del 0% al 20% bajo los siguientes criterios :

- productos básicos, petroquímicos y productos no elaborados 0%.
- productos manufacturados o semi-elaborados, refacciones y equipos, no fabricados en el país 10%.

- * **productos manufacturados o elaborados, refacciones y equipos, fabricados en el país, así como artículos suntuarios 15% y 20%, según su nivel de integración nacional.**

La necesidad de firmas de ingeniería con el objetivo de someter a la consideración de posibles clientes mejores propuestas tecno-comerciales, así como la competitividad de la industria por optimizar mayor producción, con mejor calidad en el menor tiempo al más bajo costo. Trae como consecuencia un estudio minucioso en la reducción de costos.

Ya que tanto las firmas de ingeniería como la industria procuran reducir dentro de un marco congruente y en lo posible los costos involucrados en sus actividades y siendo la procuración aduanal una de estas actividades el presente trabajo tiene la finalidad que sea un apoyo para llevar a cabo un análisis confiable en la compra de mercancía al extranjero con el propósito de tener la viabilidad de un proyecto a otro en iguales condiciones de operación y calidad.

1. GENERALIDADES

El suministro de materiales y/o equipos del extranjero se denomina procuración aduanal, la que para su estudio es posible dividir en dos grandes bloques; éstos son Logística y Operaciones Aduanales.

La logística involucra todas aquellas actividades encaminadas al traslado físico de una mercancía.

El clima antes de 1950 se caracterizó por el predominio de las ventas y la producción . Las deficiencias que presentaban las actividades logísticas quedaron ocultas gracias a un mercado de expansión que dieron, a pesar de todo, grandes beneficios. El sustancial crecimiento tras la II Segunda Guerra Mundial fue seguido por una recesión económica lo que obligó a buscar fórmulas para mejorar su productividad y que ofrecían nuevos conceptos de la logística con el objeto de reducir los costos.

Con el tiempo los sistemas logísticos y los puntos de consumo y producción se han separado geográficamente. Cada área se ha especializado en aquellos bienes que producen más eficientemente. Los excesos de producción se trasladan a otras zonas productivas (ó mercados), y se importan todas aquellas mercancías que no se producen localmente o que por sus características tecnológicas son superiores.

Son los sistemas logísticos los que proporcionan el puente entre las áreas de producción y los mercados, separados en tiempo y distancia. Mientras la demanda de la creación de nuevas industrias siga creciendo, los responsables logísticos estarán más implicados en la gestión de suministro. Esto no sólo ampliará el ámbito de la aplicación de la logística, sino que además enriquecerá los conceptos en que se basa.

Las operaciones aduanales son aquellas actividades necesarias para introducir un producto a territorio nacional, por lo que se deben conocer las normas que regulan las actividades o funciones del estado en función con el Comercio Exterior de las mercancías que entran en sus diferentes regímenes, así como los medios y tráfico en que se conducen y las personas que intervienen en cualquier fase de la actividad o que violen las disposiciones jurídicas.

Las Operaciones Aduanales desde la revolución hasta 1993

I. Proteccionismo 40 años/Ley de fomento a las industrias Nuevas y necesarias (1945-1985)

Criterios a favor:

- * fomento al establecimiento de empresas con posibilidad de grandes utilidades.

Criterios en contra:

- * desaliento a la exportación
- * falta de calidad
- * precios por encima del mercado internacional
- * riqueza en poder de empresas monopolíticas u oligopolíticas
- * tipo de cambio fijo, hasta 1985

II. Reconversión Industrial Ingreso al GATT (1985-1987)

Criterios a favor:

- * fomento a la exportación
- * creación de fuentes de empleo de exportación

Criterios en contra:

- * protección a industrias estratégicas

La importación juega un papel preponderante dentro de la economía nacional pues constituye una fuente de abastecimiento de faltantes en la producción doméstica, y un indicador de las nuevas actividades industriales y los procesos tecnológicos que requiere el desarrollo del país.

La política de importaciones en México se ajusta a diversos lineamientos que se basan fundamentalmente en controles directos e indirectos, los primeros tienden a limitar o restringir la importación de mercancías y entran las restricciones cuantitativas o licencias previas, que consisten en la solicitud de permisos a las autoridades gubernamentales, en forma previa a la introducción física de las mercancías. Los controles indirectos son aquellos instrumentos que se emplean como medios e incentivos que tienden a favorecer o perturbar una iniciativa en materia de importación y exportación, se llaman así porque ejercen su acción sobre los precios de las mercancías permitiendo la libertad de acción de los consumidores. Dentro de los principales instrumentos se cuenta con los aranceles, las exenciones y subsidios.

2. LOGISTICA

2.1 El sistema de transporte facilidades y servicios

Normalmente el costo por transporte constituye uno de los más altos en procuración aduanal. El movimiento de carga absorbe un alto porcentaje, dependiendo de el estudio logístico que se haya previsto o no. El sistema de transporte esta compuesto físicamente por las redes a través de las cuales se traslada la carga y por el equipo utilizado en su transporte. Así se incluyen vehículos, terminales autopistas, vías acuáticas, barcos, aeropuertos, puertos , vías ferreas, etc.

La importancia relativa de cada medio de transporte, y los cambios que se están dando en la misma, se pueden explicar parcialmente a través del tipo de carga transportada y por la ventaja inherente a cada medio.

2.1.1 Terrestre

El sistema de transporte terrestre ya sea por ferrocarril o camión. El tren es básicamente un medio de transporte lento y a largas distancias, con tarifas más bajas y un nivel de funcionalidad ligeramente inferior al del camión. Se efectúa normalmente por servicio de carga o express. Se entiende por servicio de carga el destinado al transporte de mercancía cuyo peso o volumen sea de una transportación específica en este sistema de transporte, utilizando vehículos abiertos o cerrados. Por servicio express se entiende el transporte en vehículos cerrados; el envío de pequeños bultos o paquetes y mercancía en general, cuyo valor deberá ser declarado por el remitente el cual realizará un plazo menor al que ha sido asignado en el servicio de carga mediante el paso de una tasa más elevada. Ejemplos de los productos que normalmente se transportan por tren son materias primas y productos manufacturados de bajo valor.¹

El autotransporte, aunque tiene una menor capacidad de arrastre y es más caro que el ferrocarril, es cada día más utilizable debido a la irregularidad de los horarios con que trabajan los Ferrocarriles Nacionales. La ventaja inherente del transporte por camión se debe a que es un servicio <<puerta a puerta>>, de manera que no es necesaria una operación de carga y descarga entre el punto de origen y el destino, operación que sí suele ser necesaria en los demás sistemas de transporte. También cabe destacar la frecuencia y disponibilidad de su servicio. La mayoría de los envíos deben tener una longitud máxima de 8 pies, medidas todas ellas normales para un remolque. No obstante, también existen equipos especialmente diseñados para aceptar cargas con dimensiones diferentes a las mencionadas. El transporte por camión es un servicio de transporte de productos acabados o semiacabados como instrumentos, productos fabricados con metal, bombas centrifugas, rotatorias, etc.

¹ Salvador Mercado, *Tráfico Internacional*, México, Limusa, 1994, pag. 53

2.1.2 Aéreo

En la actualidad, el transporte aéreo está siendo considerado cada vez por más usuarios como una posibilidad de servicio regular, incluso a pesar de que las tarifas aéreas para la carga triplican las de los camiones o barcos. Los aviones comerciales tienen una velocidad de crucero entre 545 y 585 millas por hora, sin embargo, esta velocidad no puede ser comparada directamente con la de otros medios de transporte, ya que no incluye los tiempos de recolección y entrega entre el aeropuerto y el cliente, así como los tiempos de manejo en tierra. Una vez sumados todos estos tiempos adicionales, se obtiene el tiempo real de entrega puerta a puerta del transporte aéreo. La disponibilidad del servicio aéreo se puede catalogar de buena en condiciones normales de operación. La capacidad de transporte en aviones se ha visto limitada por las dimensiones físicas del espacio reservado en los aparatos para la carga y por la capacidad de despegue de éstos. Otra ventaja es que la carga aérea necesita menos empaquetamiento de protección que otros medios debido, principalmente a que el manejo en tierra tiene iguales o menores riesgos que durante el transporte. Ejemplos de mercancías que suelen viajar en avión son los equipos y componentes eléctricos, electrónicos y refacciones de maquinaria. Cualquiera de estos productos tiene un alto valor intrínseco comparado con su peso o volumen, o la velocidad de entrega es decisiva para su distribución.²

2.1.3 Marítimo

El servicio por barco ofrece una gran capacidad de transporte, con unidades capaces de cargar hasta 40,000 toneladas y con dimensiones estándar de 26x175 pies y 35x195 pies. Actualmente, la capacidad y manejo de carga está aumentando mediante el desarrollo de remolcadores y mejoras como radares, precisos analizadores de profundidad y controles de navegación más sofisticados. Todo esto está haciendo que el transporte marítimo se convierta en un servicio de transporte más puntual. Es necesario un buen empaquetamiento protector de los productos, debido principalmente al tratamiento descuidado que sufre la mercancía durante las operaciones de carga y descarga.³

El transporte marítimo es el medio más utilizado para el transporte de mercancías de gran peso o volumen. En comparación con los transportados por vía aérea, éstos son de bajo valor por lo que los costos de almacenamiento en puertos son también más bajos. La principal desventaja es el tiempo de entrega de las mercancías es sumamente largo comparado con el aéreo.

² Salvador Mercado, *Tráfico Internacional*. México, Limusa, 1994, pag. 55

³ Salvador Mercado, *Tráfico Internacional*. México, Limusa, 1994, pag. 58

2.1.4 Transporte de carga en contenedores

El contenedor estándar es un componente más del equipo de transporte transferible a todos los medios de transporte de superficie. Dado que el transporte de carga en contenedores evita el costoso manejo de pequeñas unidades en los puntos de transferencia y que ofrece la posibilidad del servicio puerta a puerta si se combina con el transporte por carretera. El servicio de transporte por barco cuenta ahora con unidades especiales para el transporte de contenedores capaces de proporcionar un servicio combinado barco-camión. El contenedor también puede emplearse en combinación con el servicio de transporte aéreo. No obstante, se ha limitado la utilización de grandes contenedores debido a las dimensiones de los aviones actuales y a que el transporte aéreo maneja predominantemente envíos de pequeño tamaño. Las medidas normales están en 8x8x20 pies y en 8x8x40 pies. Ambas dimensiones son compatibles con los remolques de 40 a 45 pies y con la mayoría de los otros medios de transporte.

2.1.5 Agencias transportistas

Hoy en día existen numerosos agencias que ofrecen servicios de transporte sin disponer de equipo de transporte propio. En vez de esto las agencias manejan gran cantidad de pequeños envíos que luego consolidan en envíos mayores capaces de llenar una parte del vehículo. Las tarifas cobradas están en competencia con las que ofrecen las compañías de transporte, dado que el manejar numerosos envíos pequeños les permite consolidar y acceder a las tarifas más bajas. El precio diferencial de la carga ayuda a compensar los gastos de operación. Además de la consolidación, las agencias de transporte pueden proporcionar servicio de recoger y entregar el material.

Las agencias de carga son consideradas legalmente como compañías de transporte, teniendo los mismos derechos y obligaciones que éstas. Pueden poseer equipo propio, aunque fundamentalmente se centra en la contratación de los servicios de compañías aéreas, marítimas o terrestres.

2.2. Análisis de transportistas:

- Transportista confiable
- Finanzas sanas
- Deseos de crecimiento
- Tipo y cantidad de equipo disponible
- Localización de terminales
- Fuerza administrativa de trabajo
- Apoyo logístico
- Servicios secundarios

2.2.1 Investigación de nuevos transportistas:

- Cartera de clientes
- Equipo con el que cuentan
- Número y tipo de unidades
- Capacidades unitarias
- Localización de terminales
- Rutas de operación
- Deseos de trabajar con la compañía que se representa
- Apoyo logístico
- Estructura de tarifas
- Condiciones de cobro
- Servicios secundarios
- Calificación de servicios
- Alcance global de su operación

2.3 Bases de cálculo para un estudio logístico:

- Logística de la operación
- Producto(s) a manejar
- Volumen a manejar
- Ciclo de carga:
 - *Tiempo de carga
 - *Tiempo de tránsito cargado
 - *Tiempo de descarga
 - *Tiempo de tránsito vacío
 - *Eficiencia de operación
- Tamaños de lote a manejar
- Tiempo de implementación de la operación

2.4 Criterios de asignación:

- Definición sobre si se amplía la cartera de transportistas o se amplía la operación de alguno(s) de los transportistas.
- Calidad del servicio
- Tiempo de implementación del servicio
- Definir si la operación total la hará un solo transportista o pueden ser varios
- Facilidades de negociación con los transportistas
- Experiencia en el manejo de los productos a mover

2.5 Criterios para definir y aplicar una negociación:

- Estudios económicos sobre rentabilidad de operación de empresas de transporte
- Indices de costo de transportación contra costo de equipo instalado
- Características del mercado
- Factores de afectación particulares de la operación
- Volumen de transferencias y ventas manejadas
- Distribución de programa y/o descarga de unidades
- Número de transportistas que operan en cada proyecto
- Facilidades para carga y/o descarga de unidades de transporte a su máxima capacidad
- Materiales requeridos de construcción de tanques
- Accesorios y/o características especiales en el equipo
- Tamaño requerido de unidades
- Combustible utilizado en las unidades
- No reaccionar abusivamente a las condiciones de oferta y demanda de transporte
- Condiciones de pago

2.6 Distribución Física Internacional

La distribución Física Internacional es una serie de operaciones necesarias para tener el conocimiento de los procedimientos que se llevan a cabo en el traslado físico de un producto desde el local del exportador hasta el local del importador.

I. Identificación del producto

- I) **Nombre del producto**
Se pondrá el nombre del producto en el idioma del país exportador, en inglés en el nombre del país importador.
- II) **Exportación/Importación**
Se tipificará la operación de comercio exterior de que se trate.
- III) **Código arancelario**
Se identificará al producto de acuerdo a la nomenclatura del país exportador o importador (NCCA, etc.).
- IV) **Valor agregado**
Se expresará el grado de elaboración del producto (producto básico, materia prima, semimanufacturado y manufacturado).

II. Características de la Carga

- I) **Naturaleza de la carga**
se consignará si es perecedera, frágil, peligrosa (explosivos, gases, inflamables y no inflamables, sólidos inflamables, materiales oxidantes, materiales venenosos, materiales radioactivos, materiales corrosivos y materiales peligrosos varios), o de dimensiones y pesos especiales.
- II) **Tipo de carga**
Se especificará si es general, convencional (no unitarizada) o unitarizada (paletizada o contenerizada); o al granel, se deberá señalar si se requiere transporte con atmósfera controlada (temperatura o presión).
- III) **Peso bruto/peso neto**
Se expresará en unidades métricas, de peso, o de otro sistema.

- IV) **Cubicaje**
Se expresará en unidades métricas de volumen o de otros sistemas.
- V) **Factor de estiba**
Se pondrá la relación del volumen sobre el peso (M³/tm u otro sistema).
- VI) **Embalaje**
Se especificará el tipo de embalaje a ser utilizado, diferenciándolo claramente del envase y del empaque.
- VII) **Unitarización**
Se especificará el tipo de palet o contenedor u otros métodos de unitarización de carga (remolques, semiremolques, furgones, etc.)
- VIII) **Número de unidades de carga**
Se anotará el número de cajas, cajones, barriles, palets, contenedores, o cualquier otra unidad de carga.

III. Condiciones de venta

- I) **Número de embarques**
El análisis de costos se realizará sobre la base de cada embarque, no obstante los precios de los servicios a contratar se negociarán teniendo en cuenta la totalidad de los embarques, lo cual podría representar obtener una cotización mejor en los precios.
- II) **Valor total del embarque**
Se pondrá el valor total del embarque en la moneda del contrato.
- III) **Término de venta (INCOTERMS)**
Se especificará el INCOTERMS pactado con el comprador (importador) en el contrato de venta internacional.
- IV) **Condiciones de pago**
Se consignará la modalidad de pago para la exportación acordada con el comprador (importador) en el contrato de venta internacional (contra documentos, crédito documentario o carta de crédito).
- V) **Plazo de entrega y fechas de embarque**
Se consignará el periodo en el cual deberá procederse a la entrega del producto en el local del importador, como se haya especificado en el contrato de venta internacional, igualmente poner la fecha de salida del local del exportador, y fecha estimada del embarque internacional.

IV. Lugares de paso

- I) **Pais exportador**
Nombre del pais vendedor
- II) **Lugar de producción**
Nombre del lugar donde está ubicada la fábrica.
- III) **Lugar de embarque internacional**
Nombre del puerto, aeropuerto, estación ferroviaria o terminal terrestre en el pais exportador.
- IV) **Lugares de ruptura de carga e interfases**
Nombre de cada lugar donde la unidad de carga se transfiere a/de un vehículo, almacén o de un modo de transporte.
- V) **Lugar de desembarque internacional**
Nombre del puerto, aeropuerto, estación ferroviaria o terminal terrestre en el pais importador.
- VI) **Lugar de entrega**
Nombre del lugar donde está ubicado el local del importador.
- VII) **Pais importador**
Nombre del pais comprador.

2.6.1 Definición de los componentes de costo

La diversidad de medios de transporte y de empaque con que se cuenta hoy en día, obliga a las empresas a llevar a cabo un análisis a conciencia de las diferentes alternativas a los que puede acudir para efectuar una operación más eficiente.

Ante los retos comerciales con que se enfrenta en la actualidad, la logística es un factor imprescindible y en ocasiones determinante para llevar a cabo la realización de un negocio.

La logística en la procuración aduanal integra todas aquellas actividades, encaminadas a la planificación, implementación y control en el suministro de materiales.

Por lo anterior la necesidad de realizar un análisis detallado de alternativas, costos, ventajas y desventajas.

Para poder llevar a cabo un análisis logístico, se deben considerar todas las variables que puedan afectar la operación, como son:

- Términos de compra-venta
- Origen y destino-tipo de material (Peligroso-Clasificación)
- Facilidades de carga y descarga

Peso y volumen

- Cantidad de embarques
- Costo de fletes

I. Definiciones de costo en el país exportador

a) Directos

I) Embalaje

Costo del acondicionamiento del producto para ser transportado hasta su destino final en el país importador.

Incluye: -mano de obra (manual y/o mecánico)
 -materiales

II) Marcado

Costo para identificación de la(s) unidad(es) embalada(s).

Corresponde a: -manipuleo (símbolos pictóricos)
 -marcas principales y secundarias
 -carga peligrosa. Marítimo, aéreo, carretero y
 ferroviario.
 -mano de obra (manual y/o mecánico)
 -pintura especial indeleble.

III) Documentación de exportación

Costo de los documentos necesarios para realizar el embarque de exportación.

Incluye: -licencia de exportación
 -documento aduanero internacional
 -certificado de origen
 -factura consular
 -otras certificaciones, legalizaciones o visaciones.
 -cartas de porte (documentos de transporte)
 -certificados de inspección

Incluye: -servicios aduaneros (documentación y valoración)
-derechos aduaneros(específicos y/o ad-valorem)

XI) Bancario

Costo de la intervención bancaria en la exportación.

Incluye: -comisiones (directas y por corresponsalia)
-comunicaciones (cable, telefax, teléfono)

XII) Agentes

Costo de servicios de tramitación y/o honorarios en:

-bancos (corredor de cambio)
-aduanas (agente o despachante)
-agentes de carga (embarcador, transitario)

b) Costos indirectos

I) Administrativos

Costo en que incurre el exportador en la gestión de la Distribucion Física Internacional del producto.

Incluye: -salarios del personal ejecutivo, operativo y administrativo de la empresa durante el periodo que se ocupen para la realización del embarque hasta su entrega al importador en el lugar convenido según INCOTERMS acordado. Se cuantificará en horas/persona.
-preparacion de la documentación del embarque de exportación (con excepción de la preparación del contrato compra-venta intrnacional)
-gastos de comunicaciones relativas al envío del embarque.

II) Capital

Inventario

Costos financieros incurridos sobre el valor total del embarque, que se calculan basados en el precio ex-fabrica del producto de la tasa de interés de la unidad monetaria utilizada para el análisis.

Incluye: -tiempo transcurrido entre el local del exportador y el lugar de embarque internacional.
-lapsos de tiempo correspondientes a las interfases y a los puntos de ruptura de carga hasta el lugar de embarque internacional.

Definición de los componentes de costo durante el tránsito internacional.

a) Directos

- I) **Manipuleo en el lugar de embarque**
Costo de carga del producto en el medio del modo de transporte internacional
Incluye: -mano de obra
-equipo de carga(convencional/paletizada/contenerizada)
- II) **Transporte**
Flete por transportar internacionalmente el producto.
- III) **Seguro entre los lugares de embarque y desembarque**
Costo de la prima que cubre los riesgos asegurados durante el tránsito internacional del producto, atendiendo a las características del viaje y del producto.
- IV) **Almacenaje Costo del almacenamiento del producto en:**
-depósito fiscal
-depósito privado (zona franca)
Incluye: -costo de carga y descarga del vehículo respectivo.
- V) **Manipuleo en el lugar de desembarque**
Costo de descarga del producto del medio del modo de transporte internacional.
Incluye: -mano de obra
-equipo de carga (convencional/ paletizada/ contenerizada)
- VI) **Agentes:**
Costo por servicio de tramitación y/o honorarios en:
-aduanas (agente o despachante aduanal)
-agente de carga (embarcador, transitorio)

*** Definición de los componentes de costo en el país importador**

- I) **Manipuleo en el lugar de desembarque:**
Costo de: -descarga del producto del medio del modo de transporte internacional
-carga del vehículo en el lugar de desembarque

- depósito en el lugar de desembarque (portuario, aeroportuario, ferroviario o terrestre).
- Incluye:
 - mano de obra
 - equipo de carga (convencional/paletizada contenerizada)
- II) Almacenaje
Costo del almacenamiento del producto en:
 - depósito intermedio (fiscal, privado o zona franca)Incluye: -costo de carga y descarga del vehículo respectivo.
- III) Documentación de importación
Costo de los documentos necesarios para realizar la importación.
Incluye: -licencia de importación
-autorización del control de cambio
-cartas de porte (documentos de transporte)según el tipo de INCOTERMS utilizado.
- IV) Aduanero
Costo de la intervención de la aduana.
Incluye: -servicios aduaneros (documentación y valoración)
-derechos aduaneros (específicos y ad-valorem).
- V) Bancario
Costo de la intervención bancaria en la importación.
Incluye: -comisiones (directas y por corresponsalia)
-comunicaciones (cable, telefax, teléfono)
- VI) Agentes
Costos de servicios de tramitación y/o honorarios en:
 - bancos (corredor de cambio)
 - aduana (aduana o despachante)
 - agente de carga (embarcador,transitario)

2.7 Estimación de tiempo de tránsito

El tiempo representa un parámetro crucial en la procuración aduanal y está estrechamente asociado con el costo. Cada operación de la procuración aduanal requiere un periodo de tiempo para su ejecución y su duración depende y varía con cada modo de transporte.⁴

El tiempo total invertido para llevar a cabo la procuración aduanal de un embarque se denomina usualmente <<tiempo de tránsito>> el cual tiene que coordinarse con las estipulaciones del contrato de venta internacional en lo que concierne a los términos de entrega (fecha acordada) y pago.

Comenzando con los componentes de costo directo, el embalaje y marcado de la mercancía se realiza generalmente en el local del exportador, a cargo del mismo o de un embalador profesional; por lo tanto el tiempo empleado es de fácil cuantificación. Un caso similar ocurre con la documentación. Por otra parte, la unitarización requiere la colocación de la carga en palets o el llenado del contenedor en el local del exportador, donde el agente transitario o embarcador o en una terminal de contenedores.

El manipuleo de la carga es la siguiente operación, que tiene lugar en los puntos de ruptura de carga para su transferencia; de un medio de transporte a otro en las interfases; en los lugares de embarque y desembarque; en los almacenes; o donde sea necesario cargar o descargar los productos del envío.

La duración del transporte en sí mismo es una de las operaciones más importante en la procuración aduanal. Los medios o vehículos de cada modo de transporte : ferrocarril, camión, barco o avión; tienen su propia velocidad promedio y el parámetro de tiempo depende del tipo de servicio que ofrece.

En el caso de los componentes de costo indirecto, el parámetro de tiempo permitirá la cuantificación de sus costos. Los costos administrativos están representados por las horas de trabajo invertidas en la gestión del embarque.

⁴ Ronald H. Ballow, *Logística Empresarial*, México, Díaz Santos, 1991, pags. 156-157

2.8 INCOTERMS

En el comercio internacional existen un número de términos (conocido como incoterms) que son usados por compañías y negocios cuando cotizan los precios de bienes a ser exportados. A continuación se listan los INCOTERMS. Como puede observarse, los precios cotizados pueden variar en su costo al comprador dependiendo de la cantidad de flete, seguros e impuestos incluidos en el precio cotizado⁵. Un precio cotizado Ex-Fábrica por ejemplo, significa que el comprador tendrá que pagar el flete necesario, seguros, y si se aplican, los impuestos sobre los bienes que desea adquirir. Por lo tanto, Ex-Fábrica es el medio menos inclusivo de cotización para el presunto comprador. En contraste Libre a Bordo, es el más inclusivo, y significa que el vendedor, en su precio cotizado será responsable por todos los gastos de transporte de la mercancía y los seguros necesarios, hasta el momento en que los bienes hayan sido cargados en el barco, en el puerto de embarque acordado y estipulado.

EXW:

Ex-Fábrica (ex-works): El precio es literalmente el que se aplica en el momento en que los bienes dejan la fábrica o bodega del vendedor. Desde ese momento, todos los costos pertinentes a fletes y seguros son responsabilidad del comprador.

FCA:

Libre transporte (free carrier). El vendedor se compromete a sostener todos los gastos de enviar los bienes de su bodega o fábrica, bien sea a un tren o a un camión designado para transportar el pedido.

FAS:

Libre a costado de buque (free alongside ship). Como descrito anteriormente, pero significa el envío únicamente hasta el costado del barco.

FOB:

Libre a bordo (free on board). Es un paso más allá que FAS porque el vendedor se compromete al traslado efectivamente en el barco (o más correctamente en su cala). Vale la pena notar que FOB implica, debido a que los bienes en efecto salen del país, que el vendedor ha cubierto todos los costos de exportar físicamente.

CFR:

Costo y flete (cost and freight). El vendedor paga los costos y fletes hasta llegar a la ubicación acordada.

⁵ Salvador Mercado. *Comercio Internacional II*. México. 2ª ed. Limusa, 1993, pag. 272

CIF:

Costo seguro y flete (cost insurance and freight). Este es el más inclusivo, ya que incluyen los costos de asegurar la mercancía. De nuevo es necesaria una ubicación pre-determinada.

CPT:

Transporte pagado hasta (carried paid to). Muy similar a costo y flete pero muy útil cuando se requieren diferentes tipos de transporte. Este cubre las obligaciones del vendedor hasta el punto cuando se transfiere los bienes a la primera compañía de transporte, que pudiera ser la primera en una cadena de tres o cuatro.

DAF:

Entrega en frontera (delivered at frontier). Comúnmente utilizado en bienes enviados por tierra. Las responsabilidades del vendedor terminan en cuanto los bienes llegan a la aduana de la frontera designada.

DES:

Entrega en barco (delivered ex-ship). El vendedor se compromete a pagar todos los costos de enviar los bienes al puerto de desembarque cuando, literalmente, la mercancía está a punto de dejar el barco. Nótese que esta cobertura no se extiende al punto en el cual los bienes físicamente dejan el barco.

DEQ:

Entrega en muelle (delivered ex-quay). Exactamente como el anterior, pero aquí la mercancía está amparada y pagada por el vendedor hasta e incluyendo el momento en el cual los bienes dejan el barco y son depositados en el muelle esperando a que el comprador se haga cargo de ellos.

DDP:

Entrega con impuestos pagados (delivered duty paid) Obviamente esta es la mejor opción para el comprador, ya que el vendedor se compromete a entregar los bienes habiendo pagado flete, seguros e impuestos, a la locación designada, por el comprador (usualmente su propia bodega o fábrica).

3 OPERACIONES ADUANALES

3.1 Ley Aduanera

3.1.1 Antecedentes

La ley aduanera y su reglamento, fueron expedidas el 28 de diciembre de 1981, entrando en vigor el 1º de julio de 1982. Esta Ley eleva la jerarquía del Derecho Aduanero en la legislación mexicana, derogando el Código Aduanero anterior, vigente desde el 31 de diciembre de 1951.

3.1.2 Estructura de la Ley Aduanera

Título Primero. Disposiciones generales.

- * Capítulo único. **Legislaciones aplicables**
 Obligaciones / Atribuciones.
 Definiciones.

Título Segundo. Control de Aduana en el Despacho

- * Capítulo I. **Entrada, salida, conducción y control de mercancías.**
- * Capítulo II. **Depósito ante la Aduana.**
- * Capítulo III. **Despacho de mercancías.**

Título Tercero. Impuestos al Comercio Exterior.

- * Capítulo I. **Impuestos, hechos gravados, contribuyentes y responsables.**
- * Capítulo II. **Afectación de mercancías y exenciones.**
- * Capítulo III. **Base gravable.**
 - * -Sección I. **Del impuesto general de importación.**
 - * -Sección II. **Del impuesto general de exportación**
- * Capítulo IV. **Determinación y pago de los impuestos al comercio exterior**

Título Cuarto. Regímenes Aduaneros.

- * Capítulo I. **Disposiciones comunes.**
- * Capítulo II. **Definitivos de importación y de exportación**
 - Sección I. **De importación.**
 - Sección II. **De exportación.**

- * **Capítulo III. Temporales de importación y de exportación.**
 - Sección I. Importaciones temporales.
 - Sección II. Exportaciones temporales.

Título Quinto. Desarrollos Portuarios, Zonas Libres y Franjas Fronterizas.

- * **Capítulo I. Desarrollos portuarios.**
- * **Capítulo II. Zonas libres y franjas fronterizas.**

Título Sexto. Atribuciones del Ejecutivo Federal y de las Autoridades Fiscales.

- * **Capítulo único**

Título Séptimo. Infracciones y sanciones.

- * **Capítulo único.**

Título Octavo. Recursos Administrativos

- * **Capítulo único.**

Título noveno. Agentes Aduanales.

- * **Capítulo único.**

Transitorios

3.1.3 Estructura del Reglamento de la Ley Aduanera

Título Primero: Disposiciones generales.

- * **Capítulo único.**

Título Segundo: Control de Aduana en el Despacho.

- * **Capítulo I. Entrada, salida, conducción y control de mercancías.**
 - Sección I. Disposiciones generales.
 - Sección II. Entrada y salida de mercancías y medios de transporte
 - I. Tráfico marítimo.
 - II. Tráfico terrestre.
 - III. Tráfico aéreo.
 - IV. Tráfico fluvial.
 - V. Otros medios de conducción.
 - Sección III. Carga, descarga, transbordo y conducción.
 - I. Carga y descarga.
 - II. Abastecimiento y lastre.
 - III. Bultos sobrantes y faltantes.
 - IV. Transbordo.

- V. Conducción.
 - Sección IV. Vía postal.
 - Sección V. Accidentes.
- * Capítulo II. Depósito ante la aduana.
 - Sección I. Disposiciones generales.
 - Sección II. En recintos fiscalizados.
 - Sección III. Destrucción y extravío de mercancías.
 - Sección IV. Abandono.
- * Capítulo III. Despacho de mercancías.
 - Sección I. Pedimento y factura comercial.
 - Sección II. Legitimación.
 - Sección III. Importaciones y exportaciones ocasionales.
 - Sección IV. Reconocimiento aduanero y verificación física.

Título Tercero: Impuestos al Comercio Exterior.

- * Capítulo I. Registro nacional de importadores y exportadores.
- * Capítulo II. Exenciones.
 - Sección I. Cuerpo diplomático, consular y misiones especiales.
 - Sección II. Equipajes y mensajes.
 - Sección III. Otros casos de exención.
- * Capítulo III. Base gravable.
 - sección única. Del impuesto general de importación.
- * Capítulo IV. Determinación y pago de los impuestos al comercio exterior.

Título Cuarto: Regímenes Aduaneros.

- * Capítulo I. Disposiciones comunes.
- * Capítulo II. Retorno para sustitución de mercancías.
- * Capítulo III. Temporales de importación y de exportación.
 - Sección I. Disposiciones generales.
 - Sección II. Importaciones temporales
 - I. De contenedores
 - II. Para transformación, elaboración o reparación.
 - III. Para depósito industrial.
- * Capítulo IV. Depósito fiscal.
- * Capítulo V. Tránsito de mercancías.

Título Quinto: Desarrollos Portuarios, Zonas Libres y Franjas Fronterizas.

- * Capítulo I. Desarrollos portuarios.
- * Capítulo II. Zonas libres.
- * Capítulo III. Franjas fronterizas.

Título Sexto: Atribuciones de las Autoridades Fiscales.

- * Capítulo I. Vigilancia aduanal.
- * Capítulo II. Procedimiento administrativo en materia aduanal -PAMA-

- * Capítulo III. Valor real en prácticas desleales.

Título séptimo: Distribución de Multas.

- * Capítulo único.

Título Octavo: Agentes Aduanales.

- * Capítulo único.

Transitorios.

3.2 Clasificación Arancelaria de Mercancías.

La política arancelaria es aquella rama de la Política Comercial que como parte de la Política Económica de un país abarca el conjunto de disposiciones tomadas por el Gobierno para el establecimiento del sistema arancelario, con la finalidad de regular el intercambio de mercancías y servicios con el exterior.¹

Desde finales del siglo pasado, el Comercio Exterior ha sido uno de los fenómenos fundamentales de la economía mundial, cuyo comportamiento se ha estudiado con especial énfasis en nuestro siglo. Los esfuerzos para elaborar un lenguaje codificado, válido para las transacciones internacionales han sido varios, pero sin duda, el de mayor éxito es la Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (N.C.C.A.), creada y administrada por el organismo internacional cuyo nombre ostenta, con sede en Bruselas, Bélgica, vigente desde 1959 y aplicada hasta el 31 de diciembre de 1987 por 150 países y territorios que representaban el 80% del Comercio Internacional, como base de sus tarifas aduanales.

El éxito de la N.C.C.A. no fué completo, debido a que fué concebida exclusivamente para fines aduanales, no siendo utilizable para propósitos estadísticos, para lo cual se usa la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (C.U.C.I.).

La no aplicación de la N.C.C.A. por los Estados Unidos y Canadá principalmente, su inoperatividad para fines estadísticos, el avance acelerado de la tecnología en el último cuarto de siglo y el cambio de los patrones del Comercio Internacional en el mismo lapso, motivaron a la comunidad mundial, para diseñar una nueva nomenclatura técnicamente actualizada, de utilidad para fines aduanales y estadístico, de aplicación por los distintos agentes económicos (productores, comerciantes, transportistas, etc.) y de aceptación por la gran mayoría de los países del orbe (capitalistas, socialistas, desarrollados y en vías de desarrollo). El resultado es la Nomenclatura denominada:

¹ Salvador Mercado. *Comercio Internacional II*. México, 2ª ed. Limusa, 1993. pag. 164

Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

La importancia de este nuevo S.A.D.C.M. -conocido como Sistema Armonizado- radica en que constituye una verdadera unificación mundial de las nomenclaturas usadas en el Comercio Internacional.

“Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías”

En México, la Ley del Impuesto General de Importación y Exportación se estructura mediante las tarifas del Impuesto General de Importación e Impuesto General de Exportación, mismas que han adoptado la estructura del Sistema Armonizado GATT.

Para importar o exportar un producto correctamente, lo primero que se debe hacer es definir su clasificación arancelaria, ya que alrededor de ésta se establecen los impuestos, restricciones y requisitos especiales en materia de Comercio Exterior.²

3.3 Método de clasificación arancelaria-Tarifa-Sistema Armonizado de Clasificación de Mercancías.

La codificación de las fracciones para la importación esta compuesta de la siguiente forma:

- El capítulo se identifica por los primeros dígitos ordenados en forma progresiva del 01 al 97.
- Las partidas quedan constituidas por dos cifras correspondientes al Capítulo, seguidas del tercer y cuarto dígito de la codificación.
- Las Subpartidas se significan por adicionar a las de la Partida un quinto y sexto dígitos, éstas pueden ser de primer nivel, que se distinguen con uno o dos guiones, respectivamente
- En el caso de nuestro país, las fracciones se identifican adicionando al código de las subpartidas un séptimo y octavo dígitos, cuya numeración va del 01 al 98, reservando el 99 para ubicar a las mercancías que no se cubren en las fracciones anteriores y que corresponden al campo de la Subpartida correspondiente.
- Estructura de Secciones y Capítulos del Sistema Armonizado:

Sección 1. Animales vivos y productos del reino animal.

Capítulo 1. Animales vivos.

Capítulo 2. Carne y despojos comestibles.

Capítulo 3. Pescados, crustáceos, moluscos y otros invertebrados acuáticos.

Capítulo 4. Leche y productos lácteos: huevos de ave miel natural, productos comestibles de origen animal, no expresados ni comprendidos en otras partidas.

² Salvador Mercado, *Comercio Internacional II*, México, 2ª ed. Limusa, 1993, pag. 165

- Capítulo 5.** Los demás productos de origen animal no expresados ni comprendidos en otras partidas.
- Sección 2.** Productos del reino vegetal.
- Capítulo 6.** Plantas vivas y productos de la floricultura.
- Capítulo 7.** Legumbres y hortalizas, plantas raíces y tubérculos alimenticios.
- Capítulo 8.** Frutos comestibles, cortezas de agrios y de melones.
- Capítulo 9.** Café, té, yerba mate y especias.
- Capítulo 10.** Cereales.
- Capítulo 11.** Productos de la molinería: malta; almidón y fécula; insulina; gluten de trigo.
- Capítulo 12.** Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forrajes.
- Capítulo 13.** Gomas, resinas y demás jugos y extractos vegetales.
- Capítulo 14.** Materias trenzables y demás productos de origen vegetal, no expresados ni comprendidos en otras partidas.
- Sección III.** Grasas y aceites de animales o vegetales; producto de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal.
- Capítulo 15.** Grasas y aceites de animales o vegetales; producto de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal.
- Sección IV.** Productos de las industrias alimentarias; bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre; tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados.
- Capítulo 16.** Preparaciones de carne, de pescado o de crustáceos, de moluscos o de otros invertebrados acuáticos.
- Capítulo 17.** Azúcares y artículos de confitería.
- Capítulo 18.** Cacao y sus preparaciones.
- Capítulo 19.** Preparaciones a base de cereales, arina, almidón, fécula o leche; productos de pastelería.
- Capítulo 20.** Preparaciones de legumbres u hortalizas, de frutas o de otras partes de plantas.
- Capítulo 21.** Preparaciones alimenticias diversas.
- Capítulo 22.** Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre.
- Capítulo 23.** Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; alimentos preparados para animales.
- Capítulo 24.** Tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados.
- Sección V.** Productos minerales.
- Capítulo 25.** Sal; azufre; tierras y piedras, yesos, cales y cementos.

Capítulo 26. Minerales, escorias y cenizas.

Capítulo 27. Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales.

Sección VI. Productos de las industrias químicas o de las industrias conexas.

Capítulo 28. Productos químicos, inorgánicos u orgánicos de los metales de las tierras raras o de isotópos.

I. Elementos químicos.

II. Ácidos inorgánicos y compuestos, oxigenados inorgánicos de los elementos no metálicos.

III. Derivados de halogenados, oxihalogenados o sulfurados de los elementos no metálicos.

IV. Bases inorgánicas y óxidos, hidróxidos y peróxidos metálicos. Sales y peroxosales metálicas de los ácidos inorgánicos.

VI. Varios.

Capítulo 29. Productos químicos orgánicos.

I. Hidrocarburos y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados.

II. Alcoholes y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados.

III. Fenoles y fenoles-alcoholes y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados.

IV. Éteres, peróxidos de alcoholes, peróxidos de éteres, peróxidos de cetonas, epóxicos con tres átomos en el ciclo, acetales y semiacetales, y sus derivados alogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados.

V. Compuestos con función aldehído.

VI. Compuestos con función cetona o con función quinona.

VII. Ácidos carboxílicos, sus anhídridos, halogenuros, peróxidos, y peroxiácidos, sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados.

VIII. Esteres de los ácidos inorgánicos y sus sales y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados.

IX. Compuestos con funciones nitrogenadas.

X. Compuestos órgano-inorgánicos, compuestos heterocíclicos, ácidos nucleicos y sus sales, y sulfonamidas.

XI. Provitaminas, vitaminas y hormonas.

XII. Heterósidos y alcaloides vegetales, naturales o reproducidos por síntesis, sus sales, éteres, ésteres y demás derivados.

XIII. Los demás compuestos orgánicos.

- Capítulo 30.** Productos farmacéuticos.
- Capítulo 31.** Abonos.
- Capítulo 32.** Extractos curtientes o tintóreos; taninos y sus derivados, pigmentos y demás materiales colorantes; pinturas y barnices, mastiques, tintas.
- Capítulo 33.** Aceites esenciales y resinoides; preparaciones de perfumería, de tocador o de cosmética.
- Capítulo 34.** Jabones agentes de superficie orgánicos, preparaciones para lavar, preparaciones lubricantes, ceras artificiales, ceras preparadas, productos de limpieza, velas y artículos similares, pastas para modelar, "ceras para odontología", preparaciones para odontología a base de yeso (escaloya).
- Capítulo 35.** Materias albuminoideas; productos a base de almidón o de fécula modificados; colas; enzimas.
- Capítulo 36.** Pólvoras y explosivos; artículos de pirotecnia; fosforos, (cerillas); aleaciones pirofóricas; materias inflamables.
- Capítulo 37.** Productos fotográficos o cinematográficos.
- Capítulo 38.** Productos diversos de las industrias químicas.
- Sección VII:** Materias plásticas y manufacturas de estas materias; caucho y manufacturas de caucho.
- Capítulo 39.** Materias plásticas y manufacturas de estas.
- Capítulo 40.** Caucho y manufacturas de caucho.
- Sección VIII:** Pielés, cueros, peletería y manufacturas de estas materias; artículos de guarnicionería o de talabartería; artículos de viaje, bolsos de mano y continentes similares; manufacturas de tripa.
- Capítulo 41.** Pielés (excepto, la peletería) y cueros.
- Capítulo 42.** Manufacturas de cuero; artículos de guarnicionería y de talabartería; artículos de viaje, bolsos de mano y continentes similares; manufacturas de tripa.
- Capítulo 43.** Peletería y confecciones de peletería artificial o ficticia.
- Sección IX.** Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera; corcho y manufacturas de espartería o de cestería.
- Capítulo 44.** Maderas, carbón vegetal y manufacturas de madera.
- Capítulo 45.** Corcho y sus manufacturas.
- Capítulo 46.** Manufacturas de espartería o de cestería.
- Sección X.** Pastas de madera o de otras materias fibrosas celulósicas; desperdicios y desechos de papel y cartón; papel, cartón y aplicaciones.
- Capítulo 47.** Pastas de madera o de otras materias fibrosas celulósicas; desperdicios y desechos de papel y cartón.
- Capítulo 48.** Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o de cartón.

Capítulo 49. Productos editoriales, de la prensa o de otras industrias gráficas; textos, manuscritos o mecanografiados y planos.

Sección XI. Materias textiles y sus manufacturas.

Capítulo 50. Seda.

Capítulo 51. Lana y pelo fino u ordinario; hilados y tejidos de crin.

Capítulo 52. Algodón.

Capítulo 53. Las demás fibras textiles vegetales; hilados de papel y tejidos de hilados de papel.

Capítulo 54. Filamentos sintéticos o artificiales.

Capítulo 55. Fibras sintéticas o artificiales discontinuas.

Capítulo 56. Guata, fieltro y telas sin tejer; hilados especiales; cordeles, cuerdas y cordajes; artículos de cordelería.

Capítulo 57. Alfombras y demás revestimientos para suelo, de materias textiles.

Capítulo 58. Tejidos especiales; superficies textiles con pelo insertado; encajes; tapicería; pasamanería; bordados.

Capítulo 59. Tejidos impregnados, recubiertos, revestidos o estratificados; artículos técnicos de materias textiles.

Capítulo 60. Tejidos de punto.

Capítulo 61. Prendas y complementos de vestir, de punto.

Capítulo 62. Prendas y complementos de vestir, excepto los de punto.

Capítulo 63. Los demás artículos textiles confeccionados; conjuntos o surtidos; prendería y trapos.

I. Los demás artículos textiles confeccionados.

II. Conjuntos surtidos.

III. Prendería y trapos.

Sección XII. Calzado, sombrería: paraguas; quitasoles; bastones, látigos, fustas y sus partes, plumas preparadas y artículos de plumas; flores artificiales; manufacturas de cabello.

Capítulo 64. Calzado, polainas, botines y artículos análogos; partes de estos artículos.

Capítulo 65. Artículos de sombrería y sus partes.

Capítulo 66. Paraguas, sombrillas quitasoles, bastones, bastones asiento, látigos, fustas y sus partes.

Capítulo 67. Plumas y plumón; flores artificiales; manufacturas de cabello.

Sección XIII. Manufacturas de piedra, yesos, cemento, amianto, mica o materias análogas; producto cerámicos, vidrio y manufacturas de vidrio.

Capítulo 68. Manufacturas de piedra, yeso, cemento, amianto, mica o materias análogas.

- Capítulo 69. Productos cerámicos.**
- I. Productos de harina silíceas fósiles o de tierras silíceas análogas y productos refractarios.
 - II. Los demás productos cerámicos.
- Capítulo 70. Vidrio y manufacturas de vidrio.**
- Sección XIV. Perlas finas o cultivadas; piedras preciosas y semipreciosas o similares; metales preciosos o chapeados de metales preciosos; manufacturas de estas materias; bisutería; monedas.**
- Capítulo 71. Perlas finas o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas o similares, metales preciosos; manufacturas de estas materias; bisutería; monedas.**
- I. Perlas finas o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas o similares.
 - II. Metales preciosos y chapados de metales preciosos.
 - III. Joyería y demás manufacturas.
- Sección XV. Metales comunes y manufactura de esos metales.**
- Capítulo 72. Fundición, hierro y acero.**
- I. Productos básicos, granallas y polvo.
 - II. Hierro y acero sin alear.
 - III. Acero inoxidable.
- Capítulo 73. Manufacturas de fundición, de hierro o acero.**
- Capítulo 74. Cobre y manufacturas de cobre.**
- Capítulo 75. Níquel y manufacturas de níquel.**
- Capítulo 76. Aluminio y manufacturas de aluminio.**
- Capítulo 77. Reservado para una futura utilización en el sistema armonizado.**
- Capítulo 78. Plomo y manufacturas de plomo.**
- Capítulo 79. Zinc y manufacturas de zinc.**
- Capítulo 80. Estaño y manufacturas de estaño.**
- Capítulo 81. Los demás metales comunes; "cermets" manufacturas de estas materias.**
- Capítulo 82. Herramientas y útiles, artículos de cuchillería, cubiertos de mesa, de metales comunes, partes de estos artículos, de metales comunes.**
- Capítulo 83. Manufacturas diversas de metales comunes.**
- Sección XVI. Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes; aparatos para la grabación o la reproducción de sonido, aparatos para la grabación o reproducción de imágenes y sonido en televisión y las partes y accesorios de estos aparatos.**
- Capítulo 84. Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y mecanismos; partes de estas máquinas y aparatos.**

Capítulo 85. Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes; aparatos para la grabación o la reproducción de sonido, aparatos para la grabación o reproducción de imágenes y sonido en televisión y las partes y accesorios de estos aparatos.

Sección XVII. Material de transporte.

Capítulo 86. Vehículos y material para vías férreas o similares y sus partes; aparatos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización para vías de comunicación.

Capítulo 87. Vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios.

Capítulo 88. Navegación aérea o espacial.

Capítulo 89. Navegación marítima o fluvial.

Sección XVIII. Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía de medida, control o de precisión; instrumentos de música; partes y accesorios de estos instrumentos o aparatos.

Capítulo 90. Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o de precisión; instrumentos y aparatos médico-quirúrgicos; partes y accesorios de estos instrumentos y aparatos.

Capítulo 91. Relojería.

Capítulo 92. Instrumentos de música; partes y accesorios de estos instrumentos.

Sección XIX. Armas y municiones, sus partes y accesorios.

Capítulo 93. Armas y municiones, sus partes y accesorios.

Sección XX. Mercancías y productos diversos.

Capítulo 94. Muebles, mobiliario médico quirúrgico; artículos de cama y similares; aparatos de alumbrado no expresados ni comprendidos en otras partidas; anuncios, letreros y placas indicadoras, luminosos y artículos similares; construcciones prefabricadas.

Capítulo 95. Juguetes, juegos y artículos para recreo o para deporte; sus partes y accesorios.

Capítulo 96. Manufacturas diversas.

Sección XXI. Objetos de arte, de colección o antigüedades.

Capítulo 97. Objetos de arte, de colección o antigüedades.
México

Capítulo 98. Comprende las fracciones relativas a importaciones (temporales) y exportaciones de materias primas, partes, componentes, etcétera, utilizadas por la industria maquiladora, cuando se cuente con programas de maquila autorizados por Secofi, así como partes para la fabricación de maquinaria que se ajusten a los requisitos establecidos en la regla 8ª. de las complementarias de la tarifa del impuesto general de importación.

El suministro de equipos y materiales en proyectos industriales puede ser clasificado en las secciones XV, XVI y XVIII, ya que estos comprenden las fracciones de tubería y accesorios de todos los materiales, equipos de proceso e instrumentación.

Nota: El sistema Armonizado cubre únicamente Capítulo, Partida y Sub-Partida, la Fracción es opcional para cada país, y puede omitirse o tener tantos dígitos según sus necesidades administrativas.

El Sistema Armonizado obliga a todos sus usuarios a utilizar los seis primeros dígitos - 0101.11- y, en el caso particular de México ha decidido adicionar el "séptimo y octavo" dígitos -.01- para desglosar y/o administrar estadísticamente, las diferentes clases de mercancías comunes.

-México utiliza adicionalmente para importación 2 dígitos y en exportación ninguno.
Estados Unidos utiliza adicionalmente para importación 4 dígitos y exportación 3 dígitos.

*La clasificación Arancelaria en la estructura del Sistema Armonizado.

-La clasificación arancelaria de las secciones I a XV, (Capítulos 1 a 83) se determinan por su origen, sea animal, vegetal o mineral.

-La clasificación arancelaria de las secciones XVI a XX (Capítulos 84 a 97) se determinan por su función.

-El Capítulo 98 -de libre uso para México- es para importaciones bajo Regla Octava.

Regla 4ª. Complementaria para México. Procedimiento:

Las diferencias de criterio que se susciten en materia de clasificación arancelaria, serán resueltas en primer término mediante procedimiento establecido por la misma Secretaría - S.H.C.P. -

a) Incidencia Arancelaria:

* Junta técnica/ Aduana --- Resolución.

b) Controversia Arancelaria:

Primer Instancia:

* Oficina Fiscal Federal del Contribuyente.

Procedimiento Administrativo en Materia Aduanal --- Resolución.

Segunda Instancia:

- * Tribunal Fiscal Federal/Código Fiscal.
 1. Revocación --- Resolución.
 2. Juicio de Nulidad --- Resolución
 3. Juicio de Amparo --- Resolución
 4. Juicio de Revisión de Amparo --- Resolución.

3.4 Los impuestos de Importación

En las "Etapas de la Economía Mexicana" observamos que los impuestos aplicables a la importación y exportación están íntimamente ligados a la política económica del país en sus diferentes épocas, tendiente a equilibrar las condiciones de oferta y demanda del mercado nacional con los precios del mercado internacional. A este impuesto se le denomina "Ad-valorem" o porcentual al valor intrínseco de las mercancías sin distinguir si son o no a título gratuito, descontado, etc.

Con la firma del GATT en 1985 y hasta 1987 durante la etapa de Reversión Industrial, la política arancelaria se ajusta a los términos del acuerdo, en el que se establecen rangos arancelarios del 00 al 50% máximo, como parte inicial de la apertura comercial, bajo los siguientes criterios generales:

- * productos básicos, materias primas y petroquímicos 5% y 10%.
- * productos manufacturados o semi-elaborados, refacciones y equipos, no fabricados en el país 15% y 20%.
- * productos manufacturados o elaborados, refacciones y equipos, fabricados en el país 30% y 40%, según su nivel de integración nacional.
- * artículos suntuarios 50%.

Continúa la tasa 0% para importaciones del sector público únicamente en rubros deficitarios y se liberan algunas materias primas básicas al sector privado con la misma tasa.³

Al iniciar la etapa de los Pactos 1988 y hasta 1993, la política arancelaria se ajusta unilateralmente en el rango de 0% al 20%, dentro de la apertura comercial, bajo los siguientes criterios:

- * productos básicos, petroquímicos y productos no elaborados 0%.
- * productos manufacturados o semi-elaborados, refacciones y equipos, no fabricados en el país 10%.
- * productos manufacturados o elaborados, refacciones y equipos, fabricados en el país, así como artículos suntuarios 15% y 20%, según su nivel de integración nacional.

³ Salvador Mercado, *Comercio Internacional II*, México, 2ª ed. Limusa, 1993, pags. 191-192

Para exportación. La política arancelaria ha sido de menor relevancia y a partir del Control de Cambios, y ante la necesidad de generar divisas la tasa de exportación en el 99% de los casos es de 0%, con exclusión de:

- *animales vivos en peligro de extinción con el 50% y sus productos desde el 25% al 50%.
- *órganos vivos, sangre y suero, humanos con el 50%.
- *plantas en peligro de extinción y sus productos con el 50%.

El petróleo y otros productos del subsuelo, así como sus derivados, concesionados o no, modificaron esquema impositivo, al sustituir los impuestos de exportación -tasa ad-valorem al 0%- por el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (I.E.P.S.), mismo que continúa hasta nuestros días.

Base gravable del impuesto de importación

El Valor en Aduana establece la Base Gravable para el cálculo de impuestos y derechos de importación.

3.4.1 Definiciones

Valor Normal. Se entiende por éste, el precio que se estima que pudiera fijarse para las mercancías, en el momento en que los impuestos en aduanas son exigibles, como consecuencia de una venta efectuada en condiciones de libre competencia entre un comprador y un vendedor independiente uno del otro. El precio normal de las mercancías a importar se determina suponiendo que:

- a) las mercancías son entregadas al comprador en el lugar de introducción en el país de importación.
- b) el vendedor soporta todos los gastos relacionados con la venta y la entrega de las mercancías en el puerto o lugar de introducción, por lo que estos gastos se incluyen en el precio normal.
- c) el comprador soporta los derechos y gravámenes exigibles en el país de importación, por lo que éstos se excluyen del precio normal.

En caso contrario, la mecánica de cálculo incluía, en el precio normal, gastos incrementables, gastos deducibles y vinculación. Este último concepto, de muy poca claridad y aplicación práctica.

Valor en Aduana de la mercancías. Es la base gravable del impuesto general de importación, y será definido como el "valor de transacción" de mercancías.

Se entiende por "valor de transacción" el precio pagado o por pagar, de las mercancías a importar y que éstas se deriven de una compra-venta con destino de exportación a México.

****Conceptos incrementables al "valor de transacción".**

Siempre que sean a cargo del importador y que no estén incluidos en el precio pagado.

1. comisiones y gastos de corretaje (comisiones por ventas)
2. envases, embalajes y mano de obra-materiales por este concepto.
3. fletes, seguros, servicios conexos(carga-descarga) y manipulación con motivo del transporte, hasta su internación al país.
4. materiales aportados.
5. tecnología aportada.

****Conceptos no incrementables al "valor de transacción":**

Siempre que estén desglosados en la factura o con documento independiente.

1. fletes, seguros, servicios conexos (carga-descarga) y manipulación con motivo del transporte, posteriores a la importación.
2. gastos de construcción, instalación, armado, montaje, asistencia técnica, posteriores a la importación.
3. impuestos al comercio exterior aplicables en el país.

Cuando la base gravable no pueda determinarse conforme al valor de transacción o no se derive de una compra-venta para su exportación a México se procederá sucesivamente y por exclusión.:

I. Valor de transacción de mercancías idénticas, entiendase como:

1. Las producidas en un mismo país, e
2. Iguales físicamente (calidad marca y prestigio comercial)

II. Valor de transacción de mercancías similares, entendiéndose como:

1. Las producidas en un mismo país, y
2. Aunque no sean iguales, tengan carecterísticas y composiciones semejantes, para el mismo uso y comercialmente intercambiables (calidad, marca y prestigio comercial).

III. Valor de precio unitario de venta, será:

1. El de las mercancías importadas u otras idénticas o similares vendidas o no en México, en el mismo estado (sin transformación), deduciendo al precio de venta, los impuestos y gastos posteriores a una supuesta importación.

Si por exclusión no se ha podido determinar el "Valor en Aduana de la Mercancía" o si existe vinculación y esta influye en más del 3% en el valor pagado o por pagar, se aplicará el:

IV. Valor determinado, procediendo flexiblemente con criterios razonables y compatibles, con las mismas fracciones, sobre la base de datos disponibles en territorio nacional-mediante esta disposición , invariablemente se determinará el Valor en Aduana.

Para los efectos de la Ley Aduanera se considera que existe vinculación entre personas, en los siguientes casos:

1. Si una de ellas ocupa cargos de dirección o responsabilidad en una empresa de la otra.
2. Si están legalmente reconocidas como asociadas en negocios.
3. Si tienen una relación de patrón y trabajador.
4. Si una persona tiene directa o indirectamente la propiedad, el control, o la posesión del 5% o más de las acciones, partes sociales, aportaciones o títulos en circulación y con derecho a voto en ambas.
5. Si una de ellas controla directa o indirectamente a la otra.
6. Si ambas personas están controladas directa o indirectamente por una tercera persona.
7. Si juntas controlan directamente a una tercera persona.
8. Si son de la misma familia.

Determinación y Cálculo al Comercio Exterior

Una vez determinado el "Valor en Aduana" por importar o exportar y establecida la clasificación arancelaria con su respectiva cuota ad-valorem, se tienen los elementos para hacer el cálculo de los impuestos:

I Importación. Impuestos y derechos aplicables.

Elementos:

Base gravable = Valor en aduana de las Mercancías
Impuesto advalorem = Tasa porcentual establecida en la Ley del Impuesto General de Importación

-Tarifa del Sistema Armonizado - correspondiente a la clasificación arancelaria del producto a importar, aplicable a la base gravable.

Derecho de Trámite Aduanero (D.T.A.) = Tasa al millar establecida en la Ley Federal de Derechos antidumping de SECOFI, aplicable a la base gravable.

Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios

(I.E.P.S.) = Tasa porcentual establecida en la Ley del mismo nombre, aplicable a la base gravable + impuesto advalorem.
Solo para: Tabaco elaborado, gasolina, gas-avión, diesel, cerveza y bebidas alcohólicas.

Impuestos Sobre Automóviles Nuevos

(I.S.A.N.) = Tasa porcentual establecida en la Ley del mismo nombre, aplicable a la base gravable + impuesto advalorem.

Impuesto al Valor Agregado.

(I.V.A.)

=.

**Tasa porcentual establecida en la Ley del I.V.A.,
aplicable a la base gravable + impuesto advalorem +
D.T.A. + Impuestos compensatorios + I.E.P.S. +
I.S.A.N.**

4. PROCURACION ADUANAL

4.1 Coordinación de proyectos

Un proyecto esta formado por varias actividades que se llevan a cabo en diferentes etapas. Su coordinación es esencial, y esto se logra mediante un programa.

Los procedimientos necesarios comienzan en base a las necesidades del cliente, con lo que se genera la ingeniería básica y de detalle, de las que se desprende las especificaciones técnicas de todos los equipos de proceso así como de los componentes mecánicos, eléctricos y neumáticos a ser utilizados.

Un buen programa debe relacionar las actividades, con secuencia, duración, fechas de iniciación y terminación, así como de recursos necesarios.

Debe ser sencillo, de fácil interpretación.

Pueden hacerse a diferentes grados de detalle:

- Plan maestro: incluye sólo actividades mayores
- Planes detallados: para cada una de las actividades que por su complejidad amerite un mayor desglose.

Estos diagramas permiten optimizar tiempo de ejecución, de asignación de recursos; controlar avance comparando el real contra el teórico; anticipar necesidades de personal, equipo, materiales, permisos internos u oficiales; determinar efecto de retrasos y acciones para contrarrestarlos.¹

El diagrama de Gantt (diagrama de barras) da una visión rápida de las diferentes fases del proyecto, aunque presenta algunas desventajas: no muestra claramente las actividades secuenciales; no es fácil determinar efectos de adelantos o retrasos, no muestra el porcentaje de avance de cada fase y no muestra las actividades críticas del proyecto.

El diagrama del camino crítico combina actividades y eventos. En este diagrama se observa la interdependencia de las actividades, permite ubicar en el tiempo los recursos necesarios, permite analizar el efecto de las desviaciones y tomar acciones correctivas, asegura el cumplimiento de cada uno de los participantes, pronostica la duración del proyecto, determina y elimina actividades innecesarias, permite asignar óptimamente los recursos, evaluar el efecto de asignar recursos extraordinarios sobre la fecha de terminación y concentrarse en actividades críticas.

¹ James M. Antill & Ronald W. Woodhead, *Método de la Ruta Crítica y su Aplicación a la Construcción*, México, Limusa, 1975, pags. 343-346

El suministro de equipos, instrumentos y materiales para proyectos es uno de los eventos que participa en los diagramas arriba mencionados y es fundamental un óptimo resultado, ya que de éste dependen otras actividades. Inicia generalmente cuando termina el periodo de aprobación de la Ingeniería y se va desarrollando en conjunto con el montaje para concluir en el periodo de pruebas.²

Por lo anterior se observa la importancia de tener los materiales en lugar y tiempo pre-determinados.

4.2 Procuración aduanal

Estrategia de compras

Se debe considerar lo siguiente:

- Compradores propios o de Ingeniería
- Compras por la empresa o por contratistas
- Expedición e inspección propia o contratada
- Negociaciones por volumen
- Identificar equipos críticos
- Anticipar escasez de materiales
- Catálogo de proveedores
- Uso de contratos y pedidos
- Condiciones de concursos

Las principales funciones son:

- Verifica descripción y especificaciones, completas
- Verifica inclusión de refacciones
- necesidades de catálogos, manuales
- programa de entrega de dibujos para aprobación, certificados para instalación
- necesidades de asistencia técnica
- programa de fabricación
- necesidades de pruebas y sus condiciones
- códigos de fabricación aplicables
- acabados
- características del empaque
- seguro de transporte
- verifica garantías

² B.I.D., E.A.P., Fundación Gatulio Vargas, *Proyectos de Desarrollo, Planificación, Implementación y Control*, México, Limusa, 1990, pags. 187-189

documentación necesaria para importación
descripción para su óptima clasificación
establece condiciones comerciales

- punto de embarque
- forma de pago
- anticipos
- descuentos por pronto pago
- multas o premios por cumplimiento de fechas

solicita cotizaciones técnicas y comerciales
coordina juntas técnicas y comerciales
elabora tablas comparativas comerciales
en coordinación con el gerente selecciona proveedor
negocia o soporta la negociación
coloca el pedido
expedita la entrega de dibujos,

- su aprobación,
- programa de fabricación
- pruebas

define rutas y medios de transporte
coordina o solicita la evaluación de proveedores y contratistas

Habilitar área de recibo

Organización independiente de operación

No detener la obra por falta de materiales de consumo.

Necesario es planear la instalación de equipos e interconexión entre los mismos, derivandose de ésta el tiempo requerido de los materiales.

La requisición de equipos y materiales se divide en procuración nacional y aduanal, entendiendose por esta última como el suministro de los componentes de procedencia extranjera.

Ya que hemos llegado al punto en que se considera el tema del presente trabajo y que con los capítulos anteriores tenemos las bases suficientes para realizar una compra al extranjero y tener el material en el tiempo y condiciones requeridas, resta plantear un caso real en el que se llevaran a cabo la procuración aduanal en un proyecto industrial.

Se llevará a cabo la ampliación y modernización de una planta refresquera en la Cd. de Chiapas, México

Se tiene lista la Ingeniería básica y de detalle por lo que se procede a una lista en la que aparecen los proveedores que de acuerdo a la realización de tablas comparativas quedaron las ordenes de compra nacionales y extranjeras.

El paso siguiente es hacer un análisis de las ordenes de compra más representativas a proveedores extranjeros.

No. de requisición	Descripción
1	Tubería y accesorios en acero inox. 304, calibre 16, pulido interior y exterior todos con conexión soldable de diferentes diámetros.
2	Cambiador de calor de placas en acero inox. 316.
3	Mezcladores de solidos tipo turbina
4	Bombas centrifugas, acabado sanitario interiores en acero inox. 316 de diferentes potencias.

Desarrollo de la requisición No.1 (Tubería y accesorios en acero inoxidable 304 calibre 16, con costura pulido interior y exterior todos con conexión soldable de diferentes diámetros).

Origen del material	:	Francia
INCOTERM pactado	:	Libre a bordo a costado de buque De acuerdo a este INCOTERM nos dice que todos los gastos efectuados desde la fábrica hasta que sean entregados a la línea naviera corren por cuenta y riesgo del proveedor y por lo tanto no afectan en los costos incrementables.
Condiciones de Pago	:	30 días fecha de embarque
Tiempo requerido	:	10 semanas
Documentos solicitados	:	-Factura original -Certificado de Origen Original -Certificado de Calidad -Lista de empaque -Conocimiento marítimo

Documentos necesarios para la importación:

-Factura original o copia fiel del original en español

Debe incluir: · consignatario
· dirección fiscal

-Conocimiento de embarque original

Debe incluir: · consignatario; nombre del importador y nombre del agente aduanal
· Certificado de origen original
· Pedimento. Este es el único documento legal que ampara la entrada de mercancía con todos los cumplimientos y formalidades establecidas por lo que la mercancía debe estar bien identificada para tener clasificada correctamente la fracción arancelaria.

-Certificado de origen

· Ya que este tipo de mercancía requiere cuota compensatoria, es necesario el certificado de origen original, el no contar con este documento implica pagar un mayor porcentaje de impuestos.

Cálculo de impuestos :

Fracción arancelaria: Es una de las partes más importantes, ya que alrededor de ésta se establecen los impuestos, restricciones y requisitos especiales en materia de Comercio Exterior.

Para tubería en acero inox. 304 con costura corresponde : 7306.40.01

Para accesorios de tubería en acero inox. 304 corresponde: 7307.23.01

Ambas fracciones pagan el 15%.

Costos incrementables: · Costo del flete, en este caso contenedor de 40 pies y por lo tanto un costo de 2,500.00 USD
· Costo del embalaje FF 350.00

Teniendo el costo del material solicitado, la fracción arancelaria, el costo de flete y el costo de embalaje se procede a llevar a cabo el cálculo de impuestos como a continuación se especifica:

- Valor factura en moneda nacional de acuerdo al tipo de cambio del día en que se este realizando la importación. Para este caso es un valor de FF 118,000.00
- Valor de transacción que es la suma del valor factura y de los costos incrementables.
- Advalorem es el porcentaje de impuestos que paga de acuerdo a la o las fracciones arancelarias correspondiente(s) a la mercancía especificada. En este caso 15%.
- Derecho de Trámite Aduanero (D.T.A.). Como resultado final debe ser el producto del valor de transacción por 0.008.
- Valor base: Es el resultado de la suma de el valor de transacción más advalorem, más el derecho de trámite aduanero.

- **Impuesto al valor agregado (I.V.A.). Debe ser el 10% de el valor base.**

Sintetizando:

Valor factura:	N\$ 74,340.00
Valor de Transacción:	N\$ 80,134.42
Advalorem:	N\$ 12,020.16
D.T.A.:	N\$ 641.07
Valor Base:	N\$ 92,795.65
I.V.A.	N\$ 9,279.56
TOTAL DE IMPUESTOS:	N\$ 21,940.49

Nota: El tipo de cambio considerado de acuerdo a la fecha del 24 de agosto de 1994 es de:
0.63 FF/N\$ y 3.539 USD/N\$.

Costos en territorio Nacional:

Desconsolidación	:	N\$ 150.00
Maniobras	:	N\$ 195.00
Impuestos por uso del puerto	:	N\$ 195.00
Gastos del agente aduanal	:	N\$ 1,750.00
Entrega de mercancía	:	N\$ 2,200.00
TOTAL	:	N\$ 4,490.00

Tiempo en tránsito : **29 días**

- **5 días documentación y transporte terrestre en el país exportador.**
- **21 días transporte marítimo**
- **2 días tramites aduanales en territorio nacional**
- **1 día transporte terrestre de puerto de Veracruz a planta.**

Desarrollo de la requisición No.2 (Cambiador de calor de placas en acero inox. 316)

Origen del material	:	Alemania
INCOTERM pactado	:	Ex-fábrica. Indica que el comprador debe pagar todos los costos realizados desde que sale la mercancía de fábrica
Condiciones de Pago	:	50% anticipado saldo 30 días
Tiempo requerido	:	4-6 semanas
Documentos solicitados	:	-Factura original -Certificado de Origen Original -Lista de empaque -Guía aérea (Aunque el flete corre a cuenta de el vendedor, este documento es necesario para hacer la importación).

Documentos necesarios para la importación:

-Factura original o copia fiel del original en español

Debe incluir:

- **consignatario**
- **dirección fiscal**

-Guía aérea (puede ser copia fiel de original)

Debe incluir:

- **Consignatario; nombre del importador y nombre del agente aduanal**
- **Exportador; nombre y dirección.**
- **Certificado de origen original**
- **Pedimento**

Cálculo de impuestos :

Fracción arancelaria:

Para Cambiador de Calor de Placas corresponde : 8419.50.01

Esta fracción paga el 10% de impuestos.

- Costos incrementables:**
- Costo del flete terrestre de fábrica a aeropuerto por DM 250.00
 - Costo del flete aéreo por DM 4,625,00 (Peso de 1250 kg. Tarifa de 3.7 DM/kg).
 - Costo del embalaje por DM 200

Teniendo el costo del material solicitado, la fracción arancelaria, los costos incrementables se procede a llevar a cabo el cálculo de impuestos como a continuación se especifica:

Sintetizando:

Valor factura:	DM 17,080.00	N\$ 37,576.00
Valor de Transacción:		N\$ 48,741.00
Advalorem:		N\$ 4,874.10
D.T.A.:		N\$ 389.92
Valor Base:		N\$ 54,005.02
I.V.A.		N\$ 5,400.50
TOTAL DE IMPUESTOS:		N\$ 10,664.52

Nota: El tipo de cambio considerado de acuerdo a la fecha del 24 de agosto del año en curso es de: 2.20 DM/N\$.

Costos en territorio Nacional

Desconsolidación	:	N\$ 100.00
Maniobras	:	N\$ 250.00
Almacenamiento	:	N\$ 100.00
Gastos del agente aduanal:		N\$ 1,750.00
Entrega a planta	:	N\$ 500.00
TOTAL	:	N\$ 2,700.00

Tiempo en tránsito : 9 días

- 3 días documentación y transporte terrestre en el país exportador.
- 1 días transporte aéreo
- 2 días tramites aduanales en territorio nacional
- 3 días transporte terrestre consolidado de aeropuerto Cd. de México a planta.

Desarrollo de la requisición No.3 (Mezcaldores de solidos tipo turbina)

- Origen del material** : **Alemania**
- INCOTERM pactado** : **Costo y flete. El costo de el flete esta cubierto hasta el aereopuerto de la Cd. de México.**
- Condiciones de Pago** : **100% anticipado**
- Tiempo requerido** : **6-8 semanas**
- Documentos solicitados** : **-Factura original
-Certificado de Origen Original
-Certificado de Calidad
-Lista de empaque
-Guia aerea (Aunque el flete corre a cuenta de el vendedor, este documento es necesario para hacer la importación.**

Documentos necesarios para la importación:

-Factura original o copia fiel del original en español

- Debe incluir:**
- **consignatario**
 - **dirección fiscal**

-Guia aerea (puede ser copia fiel de original)

- Debe incluir:**
- **Consignatario; nombre del importador y nombre del agente aduanal**
 - **Exportador; nombre y dirección.**
 - **Certificado de origen original**
 - **Pedimento**

Cálculo de impuestos :

Fracción arancelaria:

Para Mezcladores tipo turbina corresponde : 8479.82.99

Esta fracción queda exenta de pago de impuestos.

- Costos incrementables:**
- **Costo del flete terrestre de fábrica a aereopuerto por DM 350.00**
 - **Costo del flete aéreo por DM 2,775.00 (Peso de 750 kg. Tarifa de 3.7 DM/kg).**
 - **Costo del embalaje por DM 300**

Teniendo el costo del material solicitado, la fracción arancelaria, tenemos todos los componentes necesarios para llevar a cabo el cálculo de impuestos como a continuación se especifica:

Sintetizando:

Valor factura:	DM 43,750.00	N\$ 96,250.00
Valor de Transacción:		N\$ 103,785.00
Advalorem:		N\$ 0.00
D.T.A.:		N\$ 830.28
Valor Base:		N\$ 104,615.28
I.V.A.		N\$ 10,461.52
TOTAL DE IMPUESTOS:		N\$ 11,291.80

Nota: El tipo de cambio considerado de acuerdo a la fecha del 24 de agosto del año en curso es de: 2.20 DM/N\$.

Costos en territorio Nacional

Desconsolidación	:	N\$ 100.00
Maniobras	:	N\$ 150.00
Almacenamiento	:	N\$ 100.00
Gastos del agente aduanal:		N\$ 1,100.00
Entrega a planta	:	N\$ 450.00
TOTAL	:	N\$ 1,900.00

Tiempo en tránsito : 9 días

- 3 días documentación y transporte terrestre en el país exportador.
- 1 día transporte aéreo
- 2 días tramites aduanales en territorio nacional
- 3 días transporte terrestre consolidado de aeropuerto Cd. de México a planta.

Desarrollo de la requisición No.4 (Bombas centrífugas, acabado sanitario en acero inox. 316 de diferentes potencias)

Origen del material	:	Estados Unidos
INCOTERM pactado	:	Ex-fábrica. Nos indica que todos los gastos efectuados de la mercancía deben ser cubiertos por el comprador.
Condiciones de Pago	:	35% anticipo saldo 30 días fecha de embarque
Tiempo requerido	:	2-4 semanas
Documentos solicitados	:	-Factura original -Certificado de Origen Original (de acuerdo al Tratado de Libre Comercio). -Lista de empaque -Guía terrestre (Se maneja a través de una línea consolidadora ya que sus tarifas en general son más bajas que las de líneas terrestres directas.

Documentos necesarios para la importación:

-Factura original o copia fiel del original en español

Debe incluir:

- consignatario
- dirección fiscal

-Guía aérea (puede ser copia fiel de original)

Debe incluir:

- Consignatario; nombre del importador y nombre del agente aduanal
- Exportador; nombre y dirección.
- Certificado de origen original
- Pedimento

Cálculo de impuestos :

Fracción arancelaria:

Para Bombas centrífugas corresponde : 8413.70.05

Esta fracción paga el 18%. (Normalmente paga el 20%, de acuerdo al Tratado de Libre Comercio tiene una desgravación del 10% sobre el 20%. Necesario para este beneficio es el Certificado de Origen acorde al Tratado de Libre Comercio).

Costos incrementables:	Costo del flete de fábrica a frontera de Nuevo Laredo por USD 350.00 (N\$ 1,238.65)
	Costo del embalaje USD 250.00 (N\$ 884.75)

Teniendo el costo del material solicitado, la fracción arancelaria y los costos incrementables se procede a llevar a cabo el cálculo de impuestos como a continuación se especifica:

Sintetizando:

Valor factura:	USD 37,860.00	N\$ 133,986.54
Valor de Transacción:		N\$ 136,109.94
Advalorem:		N\$ 24,499.78
D.T.A.:		N\$ 1,088.88
Valor Base:		N\$ 161,698.60
I.V.A.		N\$ 16,169.86
TOTAL DE IMPUESTOS:		N\$ 41,758.52

Nota: El tipo de cambio considerado de acuerdo a la fecha del 24 de agosto del año en curso es de: 3.539 USD/N\$.

Costos en territorio Nacional

Acarreo y paso a puente Nvo. Laredo, Tam. :	(46 USD)	N\$ 162.79
Maniobras para revisión :	(36 USD)	N\$ 127.40
Carga y descarga en bodega:		N\$ 100.00
Gastos del agente aduanal :		N\$ 1,350.00
Entrega a planta :		N\$ 850.00
TOTAL :		N\$ 2,590.00

Tiempo en tránsito : 14 días

- 6 días documentación y transporte terrestre en el país exportador.
- 2 días tramites aduanales en territorio nacional
- 6 días transporte terrestre consolidado de Aduana Nuevo Laredo Tam. a Cd. de México, Cd. de México a planta.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La procuración aduanal se basa en la logística y en las operaciones aduanales y es uno de los eslabones que une las actividades de la Ingeniería básica y de detalle con las de construcción, montaje, pruebas y arranque. De ahí la importancia de tener los materiales en lugar, tiempo, condiciones y costo establecidos.

Dentro de las decisiones más importantes que se deben tomar en la procuración aduanal, está la planificación logística misma que se encarga de marcar la estrategia general acerca de cómo se va a mover el producto y por lo tanto la selección del servicio de transporte, la selección de rutas y la planificación de los vehículos. Los costos logísticos son sensibles al peso, volumen, valor y riesgo de los productos.

Debido a los términos de compra-venta internacionales establecidos, los proveedores transfieren la responsabilidad y el costo de transporte mediante políticas de precios en origen, esto es puesto en frontera, libre a bordo, etc.,. Dependiendo de los términos de compra-venta son los costos generados y van de una mercancía vendida puesto en fábrica hasta una vendida costo, seguro y flete, la decisión del término conveniente se basa en el estudio logístico que se haya realizado y afectará directamente el medio de transporte elegido y contar con un programa de actividades, secuencia, duración y fecha de entrega de las mercancías.

Se recomienda para el buen desarrollo de esta actividad que se lleven a cabo auditorías logísticas, basadas en exámenes periódicos con lo que resaltan los errores potenciales. La información de los resultados obtenidos en la auditorías se utiliza para establecer nuevos puntos de referencia y evitar futuros errores.

Se recomienda también establecer un control de la mercancía que se encuentra en tránsito con el fin de evitar retrasos en su llegada, puede utilizarse lo sugerido en el anexo I o bien crear otro acorde a las necesidades específicas de cada empresa.

Las operaciones aduanales juegan un papel preponderante dentro de la procuración aduanal en proyectos industriales, en México se basan en instrumentos de política comercial, esto es, gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen en tránsito por territorio nacional, así como restringir y/o prohibir, la entrada o salida de productos, artículos y efectos, a fin de regular el Comercio Exterior, la economía, la estabilidad de la producción nacional, o realizar cualquier otro propósito en beneficio del país.

La Ley Aduanera y su reglamento se fundamentan en el Art. 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la cual se muestran:

- **Las disposiciones generales y el control de la aduana en el despacho.** Los principios del control en aduana para la entrada, salida y conducción se establece que la operación debe realizarse por lugar autorizado y presentar la documentación correspondiente. Se hace la enunciación sobre las formas de introducir o sacar mercancías del país y se incluye a cualquier medio de conducción.
- **Impuestos al Comercio Exterior.** Los impuestos de importación y exportación se determinan aplicando la base gravable. La cuota que corresponda conforme a la clasificación arancelaria de las mercancías.
- **Regímenes aduaneros.** Se agrupan en definitivos, temporales y especiales. Así mismo se crean regímenes con perfiles propios como los de importación para depósito industrial; importación para reposición de existencias y el depósito fiscal.

El sistema armonizado de mercancías constituye un instrumento de trabajo sumamente importante. Este sistema establece una perfecta proporción y correspondencia en la clasificación de mercancías, en la mayor parte de países que tienen en sus manos el comercio internacional. Mediante este esquema se da una clasificación universal a las mercancías, la cual opera para todos los países de tal forma que un determinado producto tiene la misma clave aduanal en un país que en otro.

La médula de las operaciones aduanales se centra en la correcta clasificación arancelaria de las mercancías, ya que alrededor de esta se establecen los impuestos, restricciones y requisitos especiales en materia de Comercio Exterior.

El presente trabajo muestra en su capítulo 4° ejemplos de ordenes de compra al extranjero de mercancías. Los aspectos fundamentales son los términos de compra-venta y la clasificación arancelaria de mercancías, de estos se desprenden tiempos de entrega y costos que se acercan a la realidad y dan la pauta para que se deriven acciones que permitan mejorar el proceso de toma de decisiones en la compra de materiales al extranjero.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

GLOSARIO DE TERMINOS Y DOCUMENTOS UTILIZADOS EN LA TRAMITACION ADUANERA

Abandono de mercaderías. Acto de pasar las mercaderías a propiedad del Fisco.

Abandono expreso de mercaderías. Manifestación de voluntad hecha por escrito, por quien tenga facultad para hacerlo, cediendo las mercaderías al Fisco.

Abandono táctico o presuntivo de mercaderías. Acto de pasar las mercaderías a propiedad del Fisco, por el vencimiento de ciertos plazos o el incumplimiento de determinadas condiciones establecidas en la legislación aduanera.

Admisión temporal. Régimen aduanero que permite entrar en un territorio aduanero -con suspensión del pago de gravámenes- ciertas mercaderías con un fin determinado y destinadas a ser reexportadas dentro de un plazo establecido, sea en el estado en que fueron importadas o después de haber sufrido una transformación, elaboración o reparación determinada. La aplicación de este régimen ésta, generalmente, sometida a la constitución de una garantía y puede ir acompañada de medidas especiales de control aduanero.

Aduana. Organismo encargado de aplicar la legislación relativa a la importación y exportación de mercaderías y a los otros regímenes aduaneros, de percibir y hacer percibir los gravámenes que les sean aplicables y de cumplir las demás funciones que se les encomienden.

Aforo. Operación de reconocer las mercaderías, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificarlas en la nomenclatura arancelaria y determinar los derechos e impuestos que les son aplicables.

Análisis. Examen cualitativo y/o cuantitativo de las mercaderías, practicado por un laboratorio del servicio aduanero o aceptado por éste , cuando así lo requiera su correcta clasificación arancelaria.

Apoderado. Mandatario, esto es, persona que actúa en nombre y por cuenta de su mandante en la realización de los cargos que éste le encomienda.

Boleta aduanal. Es el documento que entrega el vista al importador después de haber efectuado el despacho aduanal y cuando la mercancía tiene un valor que no excede de los \$ 1,000.00, las mercancías que ampare pueden ser importadas por aduanas fronterizas sin manifiesto consular.

Comprobación. Operación realizada al iniciarse la tramitación para el despacho de una mercadería, con objeto de establecer la exactitud y correspondencia de las declaraciones y datos consignados en el documento aduanero respectivo, con los demás que sean necesarios.

Comprobante de gastos. Los comprobantes que debe entregar el agente al importador son: la nota de gastos con los pedimentos originales de despacho aduanal adjuntos a ella.

Certificados de origen, certificados de precios. Estos certificados deben acompañarse a la documentación que se le entregue al agente aduanal para su despacho, con objeto de hacer uso de la desgravación de impuestos en caso de que dicho producto este negociado.

Confrontación. Ver comprobación.

Control aduanero. Ver control de la aduana.

Control de la aduana. Conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana está encargada de aplicar.

Conocimiento de embarque marítimo. Este documento debe solicitarse a la empresa marítima en tres originales, todos firmados a tinta con objeto de utilizar uno de ellos al presentar la reclamación a la Compañía Aseguradora por faltantes o mercancía dañada en tránsito.

Declaración del vendedor. Este documento se ha estado pidiendo al exportador extranjero, el cual, debe acompañar la documentación que se le entregue al agente aduanal para su despacho, las autoridades mexicanas lo están pidiendo con el fin de verificar en una forma más eficaz la veracidad de las mercancías que amparen las facturas comerciales.

Declaración. Acto por el cual se proporcionan, por escrito u oralmente, las informaciones necesarias para la aduana.

Declaración de mercaderías. La que se hace en la forma prescrita por la aduana, por la cual las personas autorizadas por ella indican el régimen aduanero que debe darse a las mercaderías y proporcionan la información necesaria para su aplicación.

Depósito aduanero. Ver depósito de aduanas.

Depósito de aduanas. Locales y recintos pertenecientes a la aduana o autorizados por ésta, donde las mercaderías pueden ser almacenadas bajo control de la aduana sin pago previo de los derechos e impuestos correspondientes. Mientras permanezcan depositadas las mercaderías en estos locales y recintos, la aduana sólo puede autorizar manipulaciones tales como reconocimiento, reacondicionamiento, reenvase, extacción o toma de muestras.

Derechos aduaneros. Ver derechos de aduana.

Derechos de aduanas. Los gravámenes establecidos en el arancel aduanero, aplicables a las mercaderías que entran o salen del territorio aduanero.

Derechos e impuestos a la importación. Ver gravámenes a la importación.

Derechos e impuestos percibidos por la aduana. El conjunto de gravámenes -incluidos los derechos aduaneros- recaudados por la aduana con ocasión de la importación o exportación de mercaderías, con excepción de la tasa o derechos cuyo monto se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Derechos e impuestos ad-valorem. Los establecidos por los aranceles aduaneros, consistentes en porcentajes que se aplican sobre el valor de las mercaderías.

Derechos o impuestos específicos. Los establecidos por los aranceles aduaneros, consistentes en tasas fijas que se aplican sobre unidades físicas de las mercaderías.

Derechos o impuestos mixtos. Combinación de derechos o impuestos específicos y ad-valorem establecida por los aranceles aduaneros, aplicables a una misma mercadería.

Desaduanamiento. Ver despacho.

Descarga. Operación por la cual las mercaderías se sacan del vehículo en que han sido transportadas.

Descarga de aeronaves. Ver descarga.

Descarga de naves. Ver descarga.

Descripción arancelaria. Descripción de una mercadería, según los términos de la nomenclatura arancelaria.

Despachante, agente de aduanas, agente general de aduanas, agente aduanal, agente afianzado de aduanas, agente especial de aduana. Persona autorizada por la aduana para despachar mercaderías por cuenta ajena.

Despacho. Cumplimiento de la formalidades aduaneras necesarias para nacionalizar las mercaderías importadas, someterlas a otro régimen aduanero, o también para exportarlas.

Draw-back. Régimen aduanero que permite la devolución total o parcial de los derechos e impuestos a la importación, así como de los impuestos internos pagados por las materias primas y demás materiales utilizados en la producción, elaboración o acondicionamiento de mercaderías que sean exportadas.

Examen previo. Revisión o inspección de la mercadería antes de someterla a un régimen aduanero determinado.

Exportación. Salida de cualquier mercadería de un territorio aduanero.

Exportación temporal. Régimen aduanero que permite reimportar a un territorio aduanero, con excepción total o parcial de los derechos o impuestos a la importación, mercaderías que han sido exportadas desde ese mismo territorio con un fin determinado, con suspensión de los derechos e impuestos a la exportación eventualmente exigibles y condicionadas a ser devueltas en un plazo establecido. La aplicación de este régimen puede estar sometida a la constitución de una garantía y acompañada de medidas especiales de control aduanero. La exención parcial admite la aplicación de modalidades especiales de tributación, en virtud de las cuales las mercaderías que hayan sido objeto de transformación, elaboración, reparación o rehabilitación en el extranjero, están sujetas, eventualmente, al pago de derechos e impuestos por el valor agregado, a su retorno al país.

Facturas de origen, visado consular. Es conveniente que el importador solicite a sus representantes, original y tres copias de la factura comercial firmada a tinta y visada por el Cónsul Mexicano en el lugar de origen, cuando el importe total de la factura pase de lo establecido por la ley correspondiente, también es recomendable que se le den instrucciones al exportador extranjero, que los gastos por concepto de derechos consulares, fletes interiores y seguro no los consignen en las facturas comerciales, sino en una factura por separado con el objeto de evitar hasta donde sea posible errores en el cálculo de los impuestos de importación al llevarse a cabo el despacho aduanal.

Formalidades aduaneras. Conjunto de trámites que deben realizarse para dar cumplimiento a las disposiciones aduaneras.

Frontera aduanera. Limite del territorio aduanero.

Guías de carga aérea. Estos documentos son muy importantes en tráfico aéreo, son utilizados al momento de efectuar los despachos aduanales de la mercancía que nos envían por avión.

Garantía. Obligación que se contrae, a satisfacción de la aduana con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas ante ella.

Guías de embarque, ferrocarril y autotransporte. Estos documentos son denominados comúnmente talones de embarque y son necesarios porque todos ellos tienen que ser anexados a las reclamaciones que se presentan a las empresas aseguradoras por siniestros de mercancía en tránsito.

Gravámenes a la importación. Derechos aduaneros y cualesquiera otros recargos de efectos equivalentes -sean de carácter fiscal, excepción de las tasas o derechos cuyo monto se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Importación. Entrada de cualquier mercadería en un territorio aduanero.

Levante. Ver retiro.

Libre práctica. Autorización otorgada por las autoridades competentes a la llegada de una nave, aeronave u otro vehículo de transporte para que se realicen libremente las operaciones de embarque y desembarque.

Lista de empaque. Este documento debe ser solicitado por el importador a su representado, la lista de empaque sirve para identificar más fácilmente la mercancía por parte, tanto del agente aduanal como del vista que se encargue del despacho.

Liquidación de derechos e impuestos. Determinación del monto de los derechos e impuestos que deben percibirse.

Manifiesto aéreo de importación. Es el documento que todo piloto de avión debe presentar a las autoridades aduaneras para que le practiquen visita de inspección al aterrizar.

Manifiesto comercial. Ver manifiesto de carga.

Manifiesto de carga (manifiesto comercial) (manifiesto de mercaderías). Documento que contiene una lista de mercaderías que constituyen el cargamento de la nave, aeronave y demás vehículos de transporte, en el momento de llegada o salida a/o desde el territorio aduanero.

Manifiesto marítimo de importación. En este documento el capitán de un barco suscribe y declara la carga destinada a puertos mexicanos. El manifiesto de carga se hace en cuatro ejemplares distribuyéndose de la manera siguiente:

- a. Dos ejemplares son entregados al capitán del buque para que éste, los entregue a los empleados aduaneros del puerto de destino.
- b. Uno lo remite directamente el cónsul mexicano en el extranjero a la contaduría de la Federación.
- c. El cuarto queda en el Consulado mexicano en el extranjero.

Para que el manifiesto tenga validez ante la aduana, tiene que traer fecha de certificación consular anterior a la llegada del buque al puerto de su destino. El manifiesto sirve a la aduana para comprobar si todos los bultos que fueron declarados bajaron a tierra o si algunos no fueron descargados.

Mercaderías en libre circulación. Mercaderías de las cuales se puede disponer sin restricciones, desde el punto de vista aduanero.

Muestras. Parte representativa de una mercadería o de su naturaleza que se utiliza para su demostración.

Nacionalización. Régimen aduanero en virtud del cual las mercaderías importadas son puestas, por la aduana a disposición de los interesados, previo cumplimiento de todas las formalidades aduaneras y de otro carácter que sean necesarias, así como del pago de los derechos e impuestos a la importación eventualmente exigibles, pudiendo, en consecuencia, permanecer dichas mercaderías en el territorio aduanero, a título definitivo. La disposición de las mercaderías por los interesados puede ser incondicional, cuando circulan libremente, o condicional, cuando quedan sujetas a ciertas restricciones o comprobaciones desde el punto de vista aduanero.

Nota de gastos aduanales. Es el documento que entrega el Agente Aduanal al importador para efectos de cobro por honorarios y gastos efectuados en el despacho aduanal.

Numeración. Ver registro.

Oficina de aduana. Locales y sitios anexos donde se cumplen habitualmente las formas aduaneras.

Pedimentos de importación y/o exportación. Considerando la importancia de estos documentos el importador o exportador deberá solicitar al agente aduanal que le despache la mercancía original con el sello de la caja de pagado en la aduana en que se hizo el despacho y firmado por el vista que se encargó del reconocimiento aduanal y de ser posible solicitar a su agente aduanal, dos copias simples de este documento con el fin de utilizarlas en caso de reclamación a la empresa aseguradora, por pérdida de mercancía en tránsito.

Primero de vigilancia aduanera. Ver zona de vigilancia aduanera.

Presentación de las mercaderías a la aduana. Acción de poner las mercaderías a disposición de la aduana, para el cumplimiento de las formalidades aduaneras.

Rancho. Los artículos destinados al uso o consumo de los pasajeros y tripulantes de las naves, aeronaves y demás vehículos de transporte.

Reconocedor. Ver vista de aduana.

Reconocimineto. Ver aforo.

Reconociminetos previos. Ver examen previo.

Recurso. Acto por el cual una persona ejercita su derecho de reclamación o de petición ante la autoridad competente.

Régimen aduanero. Tratamiento aplicable a las mercaderías sometidas al control de la aduana, de acuerdo con las leyes y reglamentos aduaneros, según la naturaleza y objetivos de la operación.

Régimen de depósito de aduana. Régimen aduanero en virtud del cual las mercaderías importadas son almacenadas bajo control de la aduana en un lugar designado a este respecto (depósito de aduana) sin pago de los derechos impuestos a la importación.

Regímenes suspensivos de derechos. Denominación genérica de los regímenes aduaneros que permiten la entrada o salida de mercaderías a/o desde el territorio aduanero, con suspensión de pago de los derechos e impuestos a la importación o a la exportación.

Registro. Acto de fechar y numerar el documento en que se indica la operación o régimen aduanero a que debe someterse la mercadería.

Reimportación. Importación en un territorio aduanero de mercaderías que han sido exportadas anteriormente desde el mismo territorio.

Reembarque. Acción material de volver a embarcar una mercadería ya descargada.

Retiro. Acto por el cual la aduana autoriza a los interesados a disponer de una mercadería que ha sido objeto de un despacho.

Retorno al extranjero. Ver reexportación.

Retorno al país. Ver reimportación.

Reexportación. Exportación desde un territorio aduanero, de mercaderías que han sido importadas anteriormente.

Rol de tripulación. Nómina de los tripulantes de las naves, aeronaves y demás vehículos de transporte, con indicación de los datos exigidos por la legislación vigente.

Rutas legales. Unicas vías de transporte autorizadas por las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, para el tráfico de las mercaderías que se importen o exporten.

Salida temporal. Ver exportación temporal.

Sellos aduaneros. Sellos que pone la aduana para la aplicación de ciertos regimenes aduaneros (tránsito aduanero, en particular), generalmente con el fin de prevenir o de permitir la constatación de cualquier daño a la integridad de los bultos o de los dispositivos de cierre de los vehículos o de los equipos de transporte. Pueden también servir de medio de identificación de las mercaderías mismas.

Territorio aduanero. Territorio de un Estado en el cual las disposiciones de su legislación aduanera son aplicables.

Tránsito aduanero. Régimen aduanero por el cual mercaderías que se encuentran sometidas a control aduanero, son transportadas desde una aduana a otra dentro de un territorio aduanero, esten o no destinadas al extranjero.

Transbordo. Traslado de mercaderías efectuado bajo control aduanero en una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, para continuar a su destino.

Verificación. Ver aforo.

Verificador. Ver vista de aduanas.

Verificación previa. Ver examen previo.

Vista de recepción y control a bordo de aeronaves. Operaciones por las cuales la aeronave es visitada por la aduana a su llegada al aeropuerto o durante su permanencia en él, con el objeto de: a) recibir y examinar los documentos de la aeronave, y b) Registrar y vigilar la aeronave.

Vista de aduanas. Funcionario técnico aduanero encargado de aforar las mercaderías.

Zona de vigilancia aduanera. Parte determinada del territorio aduanero, donde la aduana ejerce poderes especiales en virtud de los cuales aplica o puede aplicar medidas especiales de control aduanero.

Zona marítima aduanera. Espacio marítimo donde la aduana ejerce jurisdicción de acuerdo con la legislación correspondiente.

Zona o puerto franco. Ver zona o puerto libre.

Zona o puerto libre. Puerto o parte de un puerto o un espacio determinado, cuyos límites son vigilados por la aduana y que está situado o considerado bajo ciertos aspectos como situado en el exterior del territorio aduanero, en los cuales todas o algunas mercaderías son admitidas con exención de derechos e impuestos a la importación y/o están normalmente sometidas al control de la aduana. Las mercaderías pueden ser allí depositadas, almacenadas, acondicionadas y expuestas sin ninguna restricción, o, bajo ciertas condiciones, transbordadas, puestas a la venta, transformadas o terminadas.

Anexo I

Control de Mercancía en Tránsito

PROVEEDOR:.....**CLIENTE:**..... **Pedido No.:**.....

Mercancía a transportar.....**Plazo límite de entrega al comprador**.....

CARACTERÍSTICAS DE MERCANCIA	Terrestre	Tiempo	Aéreo	Tiempo	Marítimo	Tiempo
	Parcial - Completo parcial 1 / parcial 2 / total		Parcial - Completo parcial 1 / parcial 2 / total		Parcial - Completo parcial 1 / parcial 2 / total	
fecha orden de compra						
Confirmación orden de compra						
Embarque						
Fecha de llegada						
Aduana						
Agencia Aduanal						
Tramitación aduanal						
Fecha de llegada a bodega						
Fecha de embarque a cliente						
Fecha de entrega al cliente						

Anexo II

Matriz de costos de los medios de transporte disponibles

(origen)	(destino)
Recorrido de.....a.....b.....	
Mercancía a transportar.....Plazo límite de entrega al cliente final.....	

Medio de transporte	Costo de transporte	Precio de embalaje necesario	Precio prima de seguro	Costos de manejo	Fechas de salida	Fechas de llegada	Días duración del transporte	Frecuencia del servicio	Cargas mínimas y máximas aceptadas	Otras consideraciones (*)	Conveniencia global
1. Via marítima a) Buque de compañías en conferencias b) Buque de compañías fuera de conferencia c) Buques tramp											
2. Via terrestre a) Carretera b) Ferrocarril c) Transporte combinado											
3. Via aérea a) Vuelos regulares b) Vuelos irregulares											

(*) Considerar: Costo de la documentación precisa, valor en aduanas de la mercancía transportada costo, seguro y flete, costos portuarios, derechos de aeropuerto y costos de almacenaje en origen y destino, y las consideraciones derivadas de la naturaleza de la mercancía a transportar.

BIBLIOGRAFIA

1. **K. Roscoe Davis & Patrick G. Mc. Keown. Quantitative Models for Management. 2a. ed., . Grupo Editorial Iberoamérica. Estados Unidos (1984)**
2. **James M. Antill & Ronald W. Woodhead. Método de la Ruta Crítica y su Aplicación a la Construcción. Editorial Limusa. México (1975)**
3. **Ronald H. Ballow. Logística Empresarial. Ediciones Díaz Santos, S.A. México (1991)**
4. **Salvador Mercado H. Comercio Internacional II. 2a. ed.,. Editorial Limusa. México (1993)**
5. **Salvador Mercado H. Comercio Internacional I. 3a. ed.,. Editorial Limusa. México (1994)**
6. **Salvador Mercado H. Tráfico Internacional. Editorial Limusa. México (1994)**
7. **Salvador Mercado H. Compras "Principios y Aplicación". Editorial Limusa. México (1994)**
8. **Paul Garrison. Control de Tráfico Aéreo. Editorial Limusa. México (1987)**
9. **Carlos Alberto Ledesma. Principios de Comercio Internacional. 3a. ed.,. Editorial Ediciones Macchi. Argentina (1990)**
10. **A. Lerma Kirchner. Comercio Internacional "Metodología para la Formulación de Competitividad Empresarial" Editorial Ediciones Contables y Administrativas. México (1992)**
11. **Robert Heller. Comercio Internacional. Editorial Tecnos, S.A. España (1983)**
12. **Gerardo Mancebo Muriel. La Competencia Desleal. Editorial Trillas. México (1975)**
13. **Oscar Bajo. Teorías del Comercio Internacional. Editorial Antoni Bosch. España (1991)**

14. **Dominick Salvatore. Economía Internacional. 3a. ed., Editorial Mc. Graw Hill México (1993)**
15. **Ricardo Torres Gaytan. Teoría del Comercio Internacional. 6a. ed., Editorial Siglo XXI Editores. México (1977)**
16. **Gerald G. Meier. Comercio Internacional y Desarrollo. Editorial Herrero. México (1965)**
17. **Ricardo French-Davis & Keith Griffin. Comercio Internacional y Políticas de Desarrollo. Editorial Fondo de Cultura Económica. México (1966)**
18. **Vicente Querol Cabrera. El Sistema General de Preferencias " Sus Mecanismos, Beneficios, Efectos y Limitaciones. Editorial Ediciones Fiscales ISEK. México (1985)**
19. **James L. Heskett. Logística Esencial para la Formulación Estratégica Empresarial. Editorial Publicaciones Ejecutivas de México. México (1978)**
20. **Miller Jeffrey G. Los Nuevos Expertos en Logística. Editorial Publicaciones Ejecutivas de México. México (1979)**
21. **Alan G. Gepsert. La Logística de Negocios para Mejores Utilidades. Editorial Publicaciones Ejecutivas de México. México (1975)**