

38
24.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"CAMPUS ARAGÓN"**

**EL SERVICIO DE MENSAJERIA Y SU
DESPACHO ADUANERO EN MÉXICO
(DESARROLLO Y PERSPECTIVAS EN
EL PERIODO 1993 - 1997)**

T E S I S

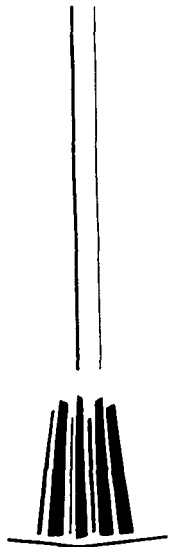
**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A N :
ELVIA MARTINEZ HERNANDEZ
ANA LAURA MORALES GARCIA**

ASESOR: LIC. CARLOS LEVY VAZQUEZ

MÉXICO

1997

**TESIS CON
FOLIA 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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
CAMPUS ARAGÓN
- RELACIONES INTERNACIONALES

LIC. CARLOS LEVY VAZQUEZ
LIC. RODOLFO VILLAVICENCIO LOPEZ
LIC. MA. ISABEL MONTOYA RESENDIZ
LIC. ARMANDO RAMÍREZ BECERRA
LIC. ISMAEL MANZO DE LOS SANTOS

Por este conducto se permite informar a usted, el Jura-
do de Examinación con el examen profesional de la alumna
EVELIA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, que deberá presentar para la
obtención de su título profesional en la Licenciatura
de Relaciones Internacionales como sigue:

PRESIDENTE: LIC. CARLOS LEVY VAZQUEZ
VOCAL: LIC. RODOLFO VILLAVICENCIO LOPEZ
SECRETARIO: LIC. MA. ISABEL MONTOYA RESENDIZ
SUPLENTE: LIC. ARMANDO RAMÍREZ BECERRA
SUPLENTE: LIC. ISMAEL MANZO DE LOS SANTOS

Sin más por el momento, aprovecho la ocasión para en-
viarle un cordial saludo.

A T E N T A M E N T E
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
San Juan de Aragón, Edo. de Méx., 25 de Oct. de 1996.

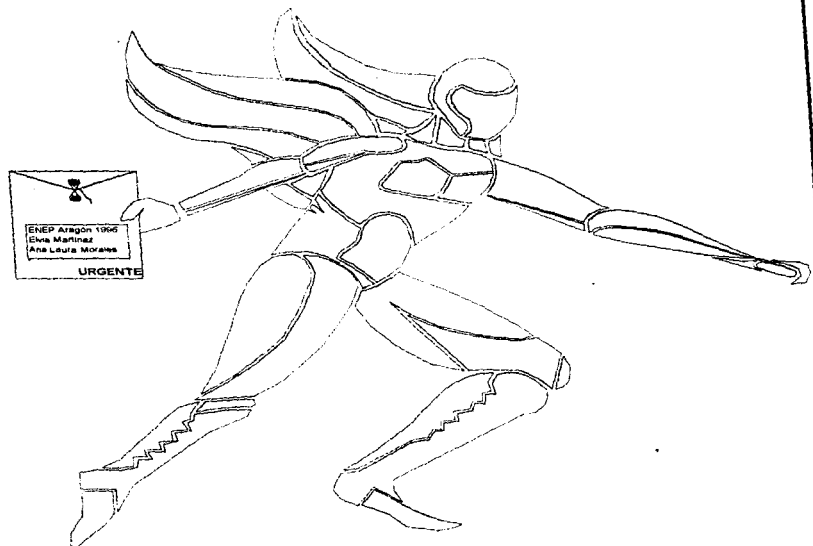
LIC. DAVID R. WILSON OROPEZA
JEFE DE CARRERA

c.c.p. Ing. Manuel Martínez Ortiz,
Jefe de Servicios Escolares.

Interesada.

DRW0/999*

Servicios de mensajería



***Mas rápido,
Mas lejos...***

El presente trabajo está dedicado a cada una de las personas que me brindaron su confianza, apoyo y que colaboraron para alcanzar mi meta, haciendo un reconocimiento muy especial: a mi Dios, por haberme permitido llegar hasta este momento tan feliz de mi vida.

Al honorable jurado compuesto:

- Lic. Carlos E. Luy Vazquez, con un agradecimiento muy especial.
- Lic. Raloffo Villavicencio Lopez, por su enorme ayuda y sus comentarios.
- Lic. María Isabel Mondrago Rosendiz.
- Lic. Armando Ramirez Bucana.
- Lic. Jonael Mango De los Santos.

A las personas más humanas y lindas que han creído en mí:

- Lic. María Guadalupe Corté Ríos.
- Lic. María Fernanda Corté Rosavalla.
- Dr. Lorenzo Flores Estrada
- Dr. Rafael Velázquez

A mi amiga de siempre Luz Lara

A mi querida amiga Terebra Constantino López y a sus hijos.

Para todos mis familiares que siempre han estado en las buenas y en las malas durante mi vida profesional y laboral.

A mis hermanos:

- Filberto Martínez Hernández
- Honorio Martínez Hernández
- Mario Hugo Martínez Hernández, y
- A mi tía hermana Rosa Martínez Hernández
- Fernando Juan Martínez Hernández.

A mi padre con todo respeto y cariño:

Al Dr. Florencia Martínez Tirado.

A mis abuelos, tíos, yernos y sobrinos.

Abuelita: Dr. Elnorinda Hernández

Abuelita: Dra. Celia Ramírez

A mi abuelita que mi Dios se la ha llevado con él, Aurora Tirado con todo mi agradecimiento y esperando, me este unido a donde quiera que estes, siempre estas en mi mente y corazón, lo mismo para ti abuelito Modarcho Martínez, que siempre me alentaste en mi caminar te dedico este humilde trabajo.

Para un tío muy querido y que ya no se encuentra conmigo, donde estes, siempre estas
acompañándome a mi inolvidable tío Daniel Martínez y Beatriz Martínez Tinaco.

Tío Elias Martínez con todo mi afecto.

Tía Orbelia Hernández

Tío Baltazar Hernández

Tía Petra Ortega De Hernández

Tío Eudil Hernández

Tío Difonso Hernández y Era. Alicia.

Tío Joel Hernández

A mis primos, primas: Seflora Bisan, Oliva Miron, Gregoria Bisan, Blanca Bisan,
Aurora Bisan, Hector Martínez, Gabriela Martínez, Beatriz Martínez, Daniel Martínez y
Maricarmen Martínez.

Para mis sobrinos: A todos mis niños queridos y amados a todos les dedico estos
breves saludos Hector Martínez, Margarita Bisan Martínez, Carlos Enrique González, Daniel
González, Emmanuel, Mariana, Adolfo González Mtz. y Sergio.

En especial a ti pequeño que ahora eres un angelito y te encuentras con Dios,
espero te guste y te alegres de este esfuerzo, esto va dedicado a ti mi niño lindo te quiero y te
recordare siempre.

Para mis cuñados y cuñadas: Sr. Adolfo González Corra, Era. Claudia
Ramírez, Veronica Mayan y Elisa Flores.

A mis compañeros de trabajo que siempre estuvieron conmigo alentándome:

Sr. Jorge Pérez, Alberto Vázquez, Adolfo Espinosa,
Adela Domínguez, Rafael Jovar, Sr. Manuel Arambula,
Sr. Lindogario Abundo, Era. Mariana Rodríguez, C.P.
Rodolfo López, C.P. Raúl Elgondo, Alejandro Martín,
Lochil y Macarena Pérez.

Para mi amiga Ana Laura Morales García, con una dedicación muy especial por ser ella mi compañera de sufrimientos en este trabajo, por haberme apoyado y porque nunca tuvimos una diferencia en el trabajo, por ser una buena amiga y por haber estado conmigo en las buenas y en las malas, gracias por tu amistad y cariño, por ser como una hermana para mí, a ti con mucho cariño y respeto te doy mis más sinceras gracias.

Este reconocimiento tan especial es para las dos personas más queridas y amadas por mí y a quien les dedico este trabajo y a quienes necesito decirles lo mucho que las admiro y respeto.

A ti madre, que eres la persona a quien debo todo lo que soy, que por tu dedicación, ternura y desvelos me has apoyado y acompañado en cada paso de mi vida profesional, madre tu eres la motivación de mi trabajo, por tus consejos y regaños y por todo el tiempo para alcanzar este momento también en tu vida. Gracias por la mejor herencia que puedes darme, Dios te bendiga siempre.

A mi hijo Uziel, pequeño tu has sido el motor de este trabajo, me has impulsado a llegar a la meta que parecía nunca llegar, la cual me forja desde muy pequeña y que gracias a Dios a mi madre y a ti pude alcanzar, este trabajo que ha concluido espero sirva de motivo para que algún día tú también logres lo que te propongas. Hijo te quiero y te dedico este presente.

Gracias a todos y cada una de las personas que colaboraron para hacer realidad este sueño.

CON PROFUNDO AGRADECIMIENTO PARA:

A DIOS, que me ha ayudado a superar todos mis problemas y sobretodo a sacar fuerzas en estos difíciles momentos de mi vida, al permitirme realizar todos mis objetivos, y creer que la vida de nuevo brilla y tener esperanza...

A mi hermana y mi abuelo, que en donde se encuentren se que están junto a mí.

Para mi madre y mi hermano Jaime, que con su apoyo terminé esta carrera.

A toda mi familia García que estan pendiente de mis logros y a mis sobrinos Jose Luis y Ana Karina «los pequeños más preciosos»

Y para todos mis amigas y amigos; gracias por su amistad y apoyo:

Adela Domínguez
Adriana Pérez
Adriana Camarena
Adolfo Espinosa
Antonio Cortes
Araceli Toxli
Berta Ortiz
Claudia Bravo
Ignacio Martínez
Joana Pérez
Jorge Pérez
Josefina Ramírez
Juan Meléndez
Ma. Elena Morales
Magdalena Morales
Marina Rodríguez
Patricia Campos
Rosalia Flores
Sandra Trejo
Teresa Flores
Xochitl Araico

Y sobretodo a Elvia Martínez, que juntas elaboramos este proyecto y les recordamos a nuestros amigos que:

**“Debes considerar no haber hecho nada, si no has dejado por hacer”
- Lucano -**

**Un agradecimiento especial para la Srita. Guadalupe Corte,
Sr. Lorenzo Flores y todos los que laboran en la compañía
Pegaso Express por su apoyo profesional y por el material
de apoyo proporcionado que ayudó a elaborar esta tesis.**

ANA LAURA MORALES GARCIA

INDICE

EL SERVICIO DE MENSAJERIA Y SU DESPACHO ADUANERO EN MEXICO <DESARROLLO Y PERSPECTIVAS EN EL PERIODO 1983-1997>

INTRODUCCION	1
1.- MARCO HISTORICO Y MODALIDADES DEL SERVICIO DE MENSAJERIA.	1
1.1 CONCEPTO DE SERVICIOS DE MENSAJERIA	2
1.2 EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE MENSAJERIA ESPECIALIZADA.	3
1.2.1 MARCO HISTORICO DEL SURGIMIENTO DE LA MENSAJERIA (DESDA EL IMPERIO ROMANO HASTA LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL).	3
1.2.2 EL SERVICIO DE MENSAJERIA DESPUES DE LA SEGUNDA GUE- RRA MUNDIAL HASTA NUESTROS DIAS	6
1.2.3 ANTECEDENTES DE LA MENSAJERIA EN MEXICO DESDE LA EPOCA DE LA COLONIA HASTA NUESTROS DIAS	9
1.3 EL SISTEMA OPERATIVO DE LAS EMPRESAS DE MENSAJERIA (CA- LIDAD Y SERVICIOS.	14
1.3.1 CALIDAD DEL SERVICIO DE LAS EMPRESAS DE MENSAJERIA NACIONALES E INTERNACIONALES EN MEXICO.	14
1.3.2 LOS PRINCIPALES SERVICIOS DE LAS EMPRESAS DE MENSA- JERIA	17
1.4 LA MENSAJERIA EN EL SERVICIO POSTAL MEXICANO	25
2.- EL MARCO LEGAL Y LA FUNCION DE LAS INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES Y NO-GUBERNAMENTALES PARA LA REGLAMENTACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA	28
2.1 LA IMPORTANCIA DE LA MENSAJERIA EN E COMERCIO INTERNACIONAL	29
2.2 MARCO LEGAL EN MEXICO	31
2.3 FUNCION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) PARA LA REGULACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA	32
2.3.1 RELACION DE LA MENSAJERIA EN EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO	33
2.3.2 PROYECTO DE REGLAMENTO DEL SERVICIO DE PAQUETERIA Y MENSAJERIA EN CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL	36

2.4	REGLAMENTACION DENTRO DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO (SHCP) PARA EL DESPACHO ADUANERO EN EMPRESAS DE MENSAJERIA	39
2.4.1	DIFERENTES REGLAMENTOS QUE INTERVIENEN EN EL DESPACHO ADUANAL	40
2.4.2	MARCO REGULADOR PARA EL DESPACHO ADUANAL EN EL SERVICIO DE MENSAJERIA	43
2.4.3	MENSAJERIAS: "ALTERNATIVAS DE EXPORTACION E IMPORTACION"	46
2.5	LA FUNCION DE LAS ORGANIZACIONES NO-GUBERNAMENTALES EN APOYO AL SERVICIO DE MENSAJERIA	48
2.5.1	LA ASOCIACION NACIONAL MEXICANA DE EMPRESAS COURIER, A.C. (ANMEC)	49
2.5.2	LA CONFERENCIA DE COURIER-AEREO DE AMERICA (ACCA)	49
2.5.3	CONFERENCIA LATINOAMERICANA DE EMPRESAS COURIER (CLADEC)	50
3.-	MECANICA OPERATIVA DEL DESPACHO ADUANERO A TRAVES DE EMPRESAS DE MENSAJERIA	51
3.1	EL DESPACHO ADUANERO DE MERCANCIAS QUE SE TRANSPORTAN POR MENSAJERIA	53
3.1.1	LOS PARTICIPANTES EN EL DESPACHO ADUANAL A TRAVES DEL SERVICIO DE MENSAJERIA	56
3.1.2	EL CUMPLIMIENTO DE REGULACIONES ARANCELARIAS Y NO ARANCELARIAS QUE AFECTAN AL SERVICIO DE MENSAJERIA	61
3.2	DESPACHO ADUANAL DE MERCANCIAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION POR CONDUCTO DE MENSAJERIA ANTE LA ADUANA INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO Y DE TOLUCA	68
3.2.1	DESPACHO ADUANAL PARA MERCANCIAS DE IMPORTACION POR MENSAJERIA	68
3.2.2	EL DESPACHO DE MERCANCIAS DE EXPORTACION POR SERVICIO DE MENSAJERIA EN LA ADUANA DE TOLUCA Y DE LA CIUDAD DE MEXICO	85
3.3	PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS EN LA ADUANA DE ESTADOS UNIDOS PARA EL SERVICIO DE MENSAJERIA	93

4.- PROPUESTAS DE SOLUCION PARA EL SERVICIO DE MENSAJERIA	98
4.1 PROPUESTAS PARA EL MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE MENSAJERIA	99
4.2 PROPUESTAS PARA EL MEJORAMIENTO DEL DESPACHO ADUANAL	103
4.3 ESTRATEGIAS PARA SEGUIR PERMANECIENDO EN EL MERCADO DE MENSAJERIA	105
CONCLUSIONES	
BIBLIOGRAFIA	
HEMEROGRAFIA	
DOCUMENTOS	
CONCEPTOS	
ANEXOS	

INTRODUCCION

Ante la amplia problemática que rodea en la actualidad a la mensajería nacional e internacional, y por ser un área no analizada en el contexto de la Licenciatura de Relaciones Internacionales, hemos determinado encaminar esta investigación al análisis específico de la regulación del servicio de mensajería con el fin de establecer y valorar la relación existente entre el esquema del comercio exterior y la parte proporcional que le corresponde en las relaciones internacionales.

Quizá uno de los grandes cuellos de botella en cuanto a lo que vías de comunicación se refiere, haya sido el de los envíos de paquetería, o todo aquello que involucre a los servicios de mensajería. En la actualidad, hay que reconocer que es sorprendente que no en el Distrito Federal, sino en toda la República Mexicana existen todo tipo de compañías del ramo referido, que ofrecen cualquier número de servicios que involucren desde infraestructura, atención al cliente y tiempos de entrega garantizados, que en verdad acrecientan la tranquilidad para el usuario.

Atención personalizada, garantía, seguridad y velocidad en la entrega de sus envíos, además de tarifas económicas, servicios acordes a las necesidades de los usuarios, son algunos de los factores que ofrecen las compañías de mensajería en el país y el resto del mundo, en la búsqueda de acaparar la mayor parte del mercado en la entrega de documentos y paquetería.

El análisis del servicio de mensajería se llevó a cabo por medio de hemerografías, vivencias y experiencias en este campo laboral y sobre todo con la información proporcionada por las compañías de este sector, pues la bibliografía relacionada a este tema es casi nula. Esto se debe, principalmente, a que este servicio es relativamente joven y nuevo, a pesar del gran auge que ha tenido en los últimos años.

Este hecho y sobre todo el incremento de la operación de las mensajerías, han motivado en nosotros el interés por realizar una investigación, que esperamos llegue a ser el comienzo de otras investigaciones para generar una conciencia en gran escala que busque los beneficios de una profunda regulación en el campo de las mensajerías, mostrando la importancia que día a día van adquiriendo estas compañías para el desarrollo de nuestro comercio nacional e internacional, a fin de que se incluya también dentro de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal un apartado específico sobre las normas que regulen los aspectos de rutas, tarifas y capacidad, y también dentro de la Ley Aduanera se especifiquen las franquicias de los embarques de este servicio y el mejoramiento del despacho aduanal para las mensajerías.

Su atención, desarrollo y mantenimiento resulta importante dentro de este nuevo enfoque de las relaciones internacionales de producción, en la medida en que el servicio de mensajería sea capaz de dar continuidad a la eficiencia productiva y promocional de la economía internacional, lo cual constituye un factor decisivo para su reglamentación, lo que llevaría a un desarrollo nacional para lograr ubicarse a la altura de los estándares internacionales prevalentes en el mercado mundial y, por tanto, adquirir un mayor grado de competitividad para tener una importante y mejor presencia comercial en el escenario mundial.

El problema específico que nos planteamos en términos generales es que a futuro, la no regulación y el no darle la importancia debida, provocarán la desigualdad entre las mismas compañías internacionales y nacionales en crecimiento y servicios, provocando la desaparición de algunas compañías nacionales, por no poder estar a la altura de aquellas que cuentan con capital y modernización en su servicio y de sus tarifas, así como de su cobertura. Aspectos complementarios de la problemática como son la apertura comercial y los esquemas legales radicalmente escasos, podrían hacer más compleja la situación de las empresas que intervienen en la comercialización de los productos al interactuar con procesos aún no legalizados, lo que beneficiará a las compañías internacionales.

Surgen las razones que justifican el tratamiento del tema que anuncia el título de la presente tesis por los cambios económicos internacionales que estamos viviendo, que han hecho indudable el papel protagónico del transporte en general y es notorio que el envío y recepción de documentos y paquetería por servicio de mensajería cada día está creciendo. Su importancia está determinada por las nuevas características del proceso mundial, así como por la globalización económica y cultural a través de la conformación de mercados regionales, que requiere de servicios de comunicación capaces de integrar a la economía mexicana a los circuitos económicos internacionales.

En tal virtud, este estudio tiene como objetivo el de analizar cuáles son los beneficios que acarrean las mensajerías con el comercio internacional, así como la importancia de un reglamento específico que traería provecho a las compañías mexicanas, al permitirles actuar en igualdad de condiciones con las compañías internacionales.

En virtud de lo anterior se parte de la hipótesis de que el impacto de la oferta de la mensajería no ha sido adecuadamente focalizado, debido a los graves problemas de no visualización por parte de las autoridades nacionales de este nuevo servicio; la falta de reglamentación y la no definición específica del servicio de mensajería lleva a una constante pugna entre las diferentes compañías y los prestadores del servicio de carga, con lo que creemos se debe de definir lo más pronto posible el concepto de mensajería y capacidades de los envíos, ya que la actividad de las mensajerías cada vez gana más terreno en el mercado nacional, con lo cual traería una un respecto a cada servicio de transporte y no se realizarían prácticas desleales de invasión de otros sectores de transporte.

Para lograr el objetivo y comprobar la hipótesis de la investigación se desarrollo conforme al siguiente capitulado.

En el Primer Capitulo se informa a manera de antecedente, el surguimiento del servicio de mensajería por medio del servicio postal, que viene siendo un servicio paralelo, que con los años se va mejorando y son las compañías privadas que perfeccionan el servicio postal, dando como resultado el servicio de mensajería. Es indudable que su implantación definitiva y su continuación estuvo claramente relacionada con las decisión de la globalización de la economía. La necesidad del servicio se justifica mediante la necesidad de alcanzar un servicio de transporte de documentos, muestras y pequeños paquetes, confiable y eficaz.

También, en el Capítulo Primero, se conceptualiza el concepto de mensajería, los servicios proporcionados por las compañías y se informa de las principales empresas de mensajería a nivel nacional e internacional, con el fin de analizar y comprender, en este entorno, la información vertida en el Capítulo Segundo, la cual se concentra en el estudio del marco legal que marca la forma en que se conduce y cumple el servicio de la mensajería, así como los principales aspectos que han llevado a las diferentes compañías y a las organizaciones no-gubernamentales a solicitar un reglamento específico. Así mismo, se analizan los Anteproyectos de Ley para este sector y, aún pendiente de ratificarse, el Reglamento expedido por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el Tercer Capitulo se proporcionan elementos adicionales del proceso del despacho aduanal que tienen que pasar las mensajerías para los servicios internacionales en las importaciones y exportaciones, dentro del Manual de Procedimiento para el Despacho de Mercancías Transportadas por Servicio de Mensajería. Estos trámites están regulados por la Ley Aduanera, en su Reglamento, donde habla de hasta qué valor se pueden importar mercancías por medio del agente aduanal o apoderado aduanal.

Finalmente, en el Capítulo Cuarto, se presentan las propuestas de solución derivados de la investigación y, también, es en esta parte donde concluyen todos nuestros esfuerzos para evaluar los efectos del progreso de la mensajería que tienen en la actividad económica internacional.

Adicionalmente se enuncian las conclusiones dirigidas al sector con el fin de cumplir con uno de los objetivos de la investigación, al contemplar la problemática de la mensajería desde un punto de vista integral.

CAPÍTULO 1

MARCO HISTORICO Y MODALIDADES DEL SERVICIO DE MENSAJERIA

En el Capítulo se abordarán aspectos importantes como son los antecedentes que dieron paso desarrollo de la mensajería. Si bien su surgimiento propiamente dicho es después de la Segunda Guerra Mundial con el desarrollo de la aviación, tomamos como antecedente inmediato el correo postal, un servicio paralelo que con su desarrollo, se van incorporando artículos para su envío y es así como surge la necesidad de ofrecer mejores servicios como el de puerta a puerta; y son compañías privadas las que retoman perfeccionándolo hasta crear un servicio confiable. Igualmente podemos decir que surge por el descuido, las deficiencias y de la incapacidad del correo postal al no poder brindar un servicio rápido y eficaz, además de no poder enviar paquetes más voluminosos y grandes, debido principalmente, por su reglamentación existente para ellos en donde se especifica las medidas y dimensiones que se pueden transportar por correo y se agrega a todo esto la globalización del comercio internacional en los años ochenta, que permitió el surgimiento y auge de las mensajerías privadas.

También hablaremos de los antecedentes en México, describiremos los principales servicios existentes y daremos a conocer a grandes rasgos sobre cuales son las principales compañías de mensajería tanto a nivel nacional como internacional.

1.1 CONCEPTO DE SERVICIOS DE MENSAJERIA.

"Mensajería (Courier) es un servicio de distribución de correspondencia por empresas privadas al margen de correo oficial"⁽¹⁾ También la mensajería puede ser definida como el servicio personalizado de transporte de puerta a puerta de envío de documentos, muestras, impresos y demás artículos. Es un servicio completo de envío y recepción de documentos y paquetes que hace de la mensajería un negocio diferente a cualquier otro transporte, por la agilidad y rapidez con la que mueve los envíos de un lugar a otro.

Se ha ido perfeccionando hasta llegar a ser un servicio internacional de correspondencia acelerada entre el remitente y consignatario, lo cual incluye el servicio de puerta a puerta (door to door) que ofrece la recolección y entrega de las mercancías a domicilio.

Es en Estados Unidos donde surge la primera mensajería y después se internacionaliza, por lo mismo, a nivel internacional se conoce a las mensajerías como el servicio «courier». Su importancia es notable en los aspectos económicos, al fomentar el desarrollo económico del país. El envío y recepción de documentos o muestras constituye una necesidad básica en la vida de los consumidores, los cuales pueden ser compañías o personas que al recibir sus documentos oportunamente, consiguen el éxito de un negocio, presente o futuro.

(1) Ignacio H. De la Mota. Diccionario de la Comunicación: Televisión, publicidad, prensa y radio. Tomo II, p.97

Con la ayuda del transporte aéreo, la mensajería tuvo su mayor auge. La aviación es el mejor instrumento y más adecuado para el traslado rápido de mercancías, convirtiéndose en el medio de transporte preferido a nivel internacional y nacional. Aunque debemos reconocer que en el traslado de mercancías entre ciudades pequeñas, se utiliza el transporte terrestre.

1.2 EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE MENSAJERIA ESPECIALIZADA.

La mensajería surge después de la Segunda Guerra Mundial, con el auge de la aviación comercial, que hacía un servicio de entrega rápido y confiable. Así, se establecen las primeras compañías de mensajería, pero, para entender como se inició, necesitamos remontarnos a su antecedente inmediato, que viene siendo el correo postal, éste es un servicio paralelo al de mensajería. Aunque la mensajería ya existía desde antes, es decir, que en la época de los reyes estos utilizaban mensajeros, los cuales llevaban a otros reinos cartas, pergaminos y obsequios, haciendo este encargo a pie, posteriormente por medio del caballo, después por carruaje, y más adelante por tren y barco hasta que apareció el avión. De esta manera y gracias a la evolución de la tecnología en el transporte, la mensajería, como servicio personalizado y de confianza, se ha agilizadado y se afianza como una opción imprescindible de las necesidades de comunicación y del comercio.

Además de los antecedentes inmediatos que dieron paso a las principales compañías de mensajería nacionales e internacionales, se hablará de las principales funciones que tienen estas empresas, información, que ha servido de base para la investigación, y que ha sido proporcionada por las mismas mensajerías.

1.2.1 MARCO HISTORICO DEL SURGIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE MENSAJERIA ANTES DE LA SEGUNDA GUERRA A NIVEL MUNDIAL.

El correo postal se origina desde el imperio romano, que contaba con jinetes-correo, pero sólo era correo del gobierno, si se deseaba enviar un mensaje particular se tenía que contratar a una persona como mensajero privado. "En los asuntos del gobierno, esos correos antiguos eran tan eficaces que hasta las palabras -postal- que sirven para designar el servicio de correo ...proviene de la voz latina -posta-, nombre de las estaciones de relevo que tenía el gobierno de Roma para sus mensajeros en los caminos"(2). Esta organización es el primer antecedente de un correo organizado, que nos permite conocer la importancia que tienen en la vida cotidiana, aunque en este principio sólo era del gobierno.

Esta organización terminó con la caída del Imperio Romano. Posteriormente, por varios siglos, el envío de mensajes tenía que ser realizada por mensajeros especiales o encargos a personas que viajaban a la ciudad de envío. "Bajo la influencia de estas necesidades, el correo tenía que progresar. En el curso del siglo XVI, se desbordó las fronteras con el impulso de Francisco de Taxis, que creó, por primera vez, un servicio postal que desarrollaba sus actividades en varios estados europeos. Más tarde, en el siglo XVII, se transformó definitivamente en un servicio público y fue adquiriendo su forma actual"(3), un servicio proporcionado por el gobierno para el público en general.

Al ir cobrando importancia el comercio, tanto en Europa como en América se empezaron a incorporar al servicio postal los gobiernos. Tal es el caso de España, con las colonias del Nuevo Mundo, que mantenían constante comunicación por el comercio, surgiendo así un constante movimiento de cartas. Con este comienzo, los intercambios postales internacionales se hacían por medio de acuerdos bilaterales que se celebraban conforme a las necesidades de cada país.

Así, las crecientes necesidades del desarrollo de las Relaciones Internacionales entre los pueblos, llevó a crear la base de un proyecto de Unión Postal, el cual se funda en el Congreso Postal de Berna, Suiza de 1874, convocado para estudiar el proyecto de Heinrich Von Stephen, Consejero Superior de Correos de la Conferencia de Alemania del Norte. El proyecto era claro y preciso, y verificaba el intercambio de correspondencia internacional entre los países, la cual respondía a una necesidad primer orden, al uniformar los procedimientos de todos los países del mundo en lo correspondiente a la intercomunicación postal; el Acta Constitutiva de la Unión Postal (UPU) se aprobó por unanimidad el primero de julio de 1875 (4).

El Congreso proclamó la libertad de tránsito internacional, resultando que todos los países disfrutaban sin limitación de los servicios de comunicación de los demás, con un intercambio recíproco de sus correspondencias entre sus oficinas de correos.

"La aplicación práctica del principio adoptado por esa importante reunión, de considerar como un sólo territorio postal a los países firmantes, entrañaba la doctrina de la libertad de tránsito. Doctrina sumamente controvertida en casi todas las reuniones internacionales referentes a las comunicaciones"(5). Las dificultades se resolvieron al permitir que cada miembro de la Unión podía enviar a otro país la correspondencia, con los mismos medios de conducción que usaban los demás países miembros, y que cada uno tenía el pleno uso de los servicios de ferrocarril y de barcos (y ahora aviones), y que cualquier innovación inventada por un país miembro de la Unión se pondría a disposición de cualquier otro que quisiera usarlo.

(3) La Unión Postal Universal. Su Creación y Desarrollo p 2

(4) La Unión Postal Universal (UPU), como institución especializada, forma parte de la Organización de las Naciones Unidas a partir del 3 de febrero de 1948

(5) Secretaría de Comunicaciones y Transportes Historia del Correo p 81.

Es aquí donde podemos ver que, con esta Unión, se desarrolla el correo postal, al admitirse para su transportación, los siguientes artículos: correspondencia escrita (documentos oficiales, cartas, tarjetas postales), publicaciones, periódicos, libros, circulares y objetos diversos.

Para el periodo de 1895 a 1925, dentro de la UPU se modifican los servicios, al hacer distinciones de las clases de artículos que se podían enviar y, así, facilitar su envío. Los países integrantes aceptaron (con pequeñas modalidades propias de cada una) las siguientes clases para los artículos que se admitían por el correo para su transporte.

- Primera Clase: Impresos, correspondencia escrita, documentos oficiales y tarjetas.
- Segunda Clase: Publicaciones periódicas y libros.
- Tercera Clase: Impresos y documentos de negocios.
- Cuarta Clase: Muestras de productos no destinados para la venta.
- Quinta Clase: Comprenden los envíos que contengan mercancías, es decir todo producto u objeto con el cual se pueden concertar operaciones de compra y venta.

Fuente: El Correo historia de las comunicaciones y los transportes en México, S.C.T., p.112

Desde el surgimiento de la UPU, hasta la Segunda Guerra Mundial, se ve que con el desarrollo del transporte por medio de barcos de vapor, ferrocarriles y, por último, del transporte aéreo, se dio un gran impulso para el transporte del correo. Para el periodo de 1918 a 1932, los esfuerzos de la aviación se centraron en un principio, a llevar el correo. La causa de ello fueron las dificultades iniciales que presentaba transporte de pasajeros, lo que representaba un mínimo de seguridad por su peso ligero, urgente y de tarifas rentables de correo.

Con este desarrollo surgen las primeras compañías privadas, que competían por el transporte de correspondencia o pequeñas mercancías. Estas compañías prestaban un servicio sólo doméstico y especializado en entrega, como por ejemplo, en 1925, la Ford Motor Co., comenzó a usar las rutas aéreas comerciales, para transportar sus documentos urgentes y las refacciones a sus plantas. "Para 1929 se formó la Railway Express Agency y la General Air Express en conjunción con las aerolíneas gubernamentales."⁽⁶⁾ Eran compañías privadas que iniciaron el establecimiento del servicio de correo público doméstico en E.U., que actuó junto al correo postal gubernamental.

(6) Barba Vázquez, Irma Concepción. La carga aérea internacional, desarrollo y perspectivas. p.21

1.2.2 EL SERVICIO DE MENSAJERIA DESPUES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL HASTA NUESTROS DIAS.

Después de la Segunda Guerra Mundial, con el impulso de la aviación comercial y con la diversidad de los avances tecnológicos, motivaron las relaciones comerciales internacionales. A partir de los años setentas se intensificó el proceso de transferencia de tecnología, sobre todo a través de la actuación de multinacionales, que motivó el envío de documentos a través del correo postal; pero en la década de los setentas y ochentas, por la necesidad de envíos de documentos y muestras urgentes, varias personas, previniendo el constante crecimiento y desarrollo del correo, crean las primeras mensajería privadas, ofreciendo un servicio más rápido, efectivo y especializado, distinguiendo el servicio al recoger los envíos en el domicilio del remitente y entregarlos en el domicilio del consignatario «puerta a puerta».

Este nuevo servicio privado hizo que dentro de UPU, con el Congreso de Washington de 1989, los países integrantes, conscientes del desafío que representaba la competencia de las compañías privadas de mensajería en el mercado de transporte de documentos y envíos urgentes, introducen un nuevo servicio de entrega de paquetería urgente llamado EMS, "el servicio EMS constituye el más rápido de los servicios postales por medios físicos, el cual consiste en recolectar, transmitir y distribuir correspondencia, documentos o mercancías en plazos muy cortos"⁽⁷⁾

Aquí es importante decir, que a pesar de esta nueva modalidad de servicio que da EMS, aún se insuficiente y carente de competir con las empresas de mensajería, ya que el sistema de rastreo y el tiempo de entrega de los envíos es muy lenta, además de que el peso por envío está aún más limitado que el servicio de mensajería, lo cual no satisface las necesidades del usuario, aunque si podemos decir, que ha crecido y tiene un gran número de clientes, que utilizan su servicio por ser más económico, pero sin ofrecer grandes garantías de entrega a tiempo como sucede con las grandes y prestigiadas empresas de mensajería.

Ahora el correo postal tuvo la necesidad de hacer frente a la competencia, elaborando de tal forma la reglamentación relativa al servicio y, para los fines de comercialización, y de permanecer en el mercado mundial la utilización del logotipo EMS para realizar sus envíos más rápidos, además de usar las siglas asignadas a cada país, para identificar sus valijas, paquetes y para que se le de mejor trato y mayor rapidez a la entrega de su correspondencia y demás envíos.

Con el tiempo, las compañías de mensajería se han ido especializando y superado, debido a la ardua competencia y surgimiento de nuevos competidores, al ofrecer mejores tiempos de entrega, eficiencia en el despacho aduanal y del seguimiento o rastreo por vía satélite y actualmente por internet de los envíos, que han mejorado el servicio de mensajería, además a diferencia del correo manejan paquetes con mayor peso, medidas y valor, siendo también un servicio personalizado (a través de mensajeros).

(7) La Unión Postal Universal Convenio del Congreso de Hamburgo 1989 p 138

Paralelamente al servicio de correo y de EMS, se abre en el mercado otra manera de enviar y de recibir documentos, paquetes, muestras y diversos objetos a través del servicio de mensajería del cual se destacan las siguientes compañías más importantes en su ramo a nivel internacional y en nuestro país:

UNITED PARCEL SERVICE (U.P.S).

En el año 1906, se dan los primeros indicios del servicio de mensajería, según datos obtenidos por la empresa de mensajería UPS. Es la primera en aparecer en Estados Unidos con este tipo de negocio a nivel doméstico. Al paso del tiempo y, de acuerdo a las necesidades de la misma población, empiezan a crecer el servicio y se amplía a otras fronteras. Actualmente cuenta con su propia flota de aviones y otros medio de transporte para realizar sus servicios operativos de recolección y entrega para darle al cliente mejor servicio y menor tiempo, con un sistema de rastreo con el que no cuentan el servicio postal mexicano ni otros servicios de carga pesada, como el caso de las asociaciones de trailers en nuestro país. UPS viene operando en México desde 1990 y es una de las principales compañías de mensajería a nivel nacional como internacional por su propia cobertura mundial y prestigio.

Entre las compañías internacionales más importantes en el servicio de mensajería especializada en el mundo que operan en nuestro territorio nacional, es la empresa de UPS, quien hasta el momento es la compañía líder, ya que cuenta con amplio mercado doméstico tanto en Estados Unidos como en México y en todo el mundo; es importante por la calidad de sus servicios que son varios (recolección, entrega en domicilio, rastreo internacional y nacional, despacho aduanal de importación y exportación por medio de su apoderado o agente aduanal y servicio de carga pesada) en nuestro país, así como por la infraestructura con la que cuenta desde el sistema de rastreo, hasta los medios de transporte que utiliza para realizar las recolecciones y entregas de sus envíos, además de que cuenta con personal especializado y capacitado para brindar información al cliente y buen servicio según las necesidades.

AIRBORNE EXPRESS-PEGASO EXPRESS, SA DE CV

La empresa Airborne Express es también una de las más antiguas de las empresas de mensajería en Estados Unidos considera como compañía importante en el mercado doméstico e internacional y una de las principales en llegar a México, según datos proporcionados por su personal administrativo, surge después de la Segunda Guerra Mundial.

Su historia data de la necesidad de cobertura que tenía el fundador de la misma empresa, "el cual tenía un negocio de flores y tenía que realizar entregas a domicilio. Empezó a crecer el número de sus clientes y tuvo la necesidad de buscar un medio de transporte más rápido, a más ciudades, por lo cual tuvo que rentar un avión para sus envíos. Pero cuando realizaba esos viajes le salieron unos servicios de clientes que deseaban enviar otras mercancías y se dio cuenta que le era más rentable transportar cartas, sobres, documentos pequeños paquetes, obsequios, etc., que sus propias mercancías"(8).

Aunque la historia del surgimiento de esta compañía parece tan sencilla no lo es porque existen muchas pequeñas compañías nacionales o pequeños comerciantes que han intentado la tarea de mensajería y no les ha resultado, sin embargo para el fundador de Airborne Express le resultó bien al grado que es una de las empresas de mensajería internacional más importante y con prestigio en Estados Unidos. Con los nuevos clientes y con la asociación de algunos empresarios pudo fundar la compañía, y es en Wilmington, Oh, en donde tiene su base operativa a nivel internacional. Esta base, por cierto, fue adquirida a la Defensa Nacional de Estados Unidos. Desde ahí distribuyen los paquetes a nivel nacional e internacional.

Airborne Express se establece en México en el año de 1976, siendo su representante en México la compañía Pegaso Express, S.A. de C.V., operando desde la ciudad de México y con capital nacional.

DALSEY-HILLBLOM-LYNN (D.H.L.)

DHL, por su parte, es una empresa fundada en San Francisco, California, en 1969, por tres jóvenes, en el momento de percatarse de la necesidad de llevar documentos entre hawai y la costa oeste de los Estados Unidos. Las iniciales de estos jóvenes conforman las siglas y nombre de dicha compañía, sus nombres son: Dalsey, Hillblom y Lynn.

DHL fue la primera compañía que realizó el primer servicio de mensajería internacional e inicio operaciones en México en 1979, enlazando al país con el resto del mundo. "DHL fue la primera empresa de mensajería y paquetería que enlazó al mundo de los negocios con Cuba a través de México"(9), y es la única que tiene oficinas en ella, como parte de su propia red internacional (informes proporcionados por la compañía). Es una empresa con una amplia cobertura y de más experiencia en el ramo, cuenta con una de las mejores infraestructuras en el mercado y con un sistema de rastreo internacional de guías muy actualizado.

(8) s/a "Datos Generales de la Organización" folleto de difusión Mensajería Pegaso-Airborne Express.

(9) s/a "Esto es DHL" folleto de difusión de DHL.

FEDERAL EXPRESS

Comenzó operaciones en 1973, en Memphis, Tennessee y es considerada como una de las más grandes compañías de mensajería internacional. Se establece primero como Aeroenvíos en 1979 y a partir de 1988 como Federal Express Corporación.

Hasta el momento Federal Express continúa consolidándose como una de las mejores empresas dedicadas al negocio de mensajería en el mercado nacional e internacional. Ocupa un lugar importante en nuestro país junto con UPS, DHL y AIRBORNE EXPRESS, contando con varios servicios extras como complemento a la entrega y recolección de mercancías, como es el caso de los tránsitos, despacho aduanal a través de su agente aduanal, esto para enriquecer su negocio y ganar más mercado. El tránsito lo realiza por medio de trailers ya sean nacionales e internacionales para facilitarle a sus usuarios un buen servicio. Esto gracias a que cuenta con un gran número de unidades y de personal para ofrecer su negocio de mensajería.

1.2.3 ANTECEDENTES DE LA MENSAJERÍA EN MEXICO DESDE LA EPOCA DE LA COLONIA HASTA EL PERIODO DE 1925.

En México, el correo existe desde la época prehispánica, con su correo a pie, el cual tenía una marcada tendencia militar y existían principalmente en tiempos de guerra y no trascendió al público, con lo cual el correo era un privilegio y si deseaban enviar un artículo a varios lugares o a diferentes personas, lo realizaban personalmente.

En la época de la colonia el correo era, en gran medida correspondencia oficial y muy poca de los particulares; la cual se desarrollaba entre España y el Nuevo Mundo.

"Conducían exclusivamente los bultos y cajones de correspondencia; ocasionalmente traían presentes poco pesados y de pequeños tamaños para el virrey, Oidores y altas autoridades civiles y eclesiásticas de la Colonia"⁽¹⁰⁾. Este servicio era de entrega a domicilio y, para los particulares, era muy reducido, lo cual cambió con el tiempo con el comercio floreciente de la época colonial.

En 1580 se establecieron en el Nuevo Mundo dos medios de conducción de correo:

- correos o mensajeros a pie, que ya existían; y
- correos o mensajeros a caballo.

(10) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Op. cit. p.81

Para el siglo de XVIII se hizo más común aceptar paquetes con periódicos y bultos pequeños y se establecieron 3 tipos de correos:

- extraordinarios de oficio;
- extraordinarios de particulares y,
- extraordinarios foráneos.

Es importante distinguir los tipos de correos que existieron en la época antigua, porque a través de los años y de su lento desenvolvimiento e ineficiencia dieron paso al servicio de mensajería.

Los tipos de correos estuvieron sujetos a un reglamento, que determinaba que los paquetes debían estar numerados por orden de antigüedad y se debían despachar lo más pronto posible, para lo cual se procuró tener uno o dos correos de guardia constantemente.

En esta época también se tenía mensajeros particulares, los cuales quienes más los usaban eran los hacendados y las legaciones extranjeras. Mientras que los frailes y monjes organizaban su propio correo cuyas ramificaciones se iban extendiendo a medida que se propagaba la religión.

Hacia 1833 surge el servicio de diligencias, que transportaba personas y correo. "Fue a través de este nuevo medio de conducción que el transporte y entrega de paquetes adquirió un gran significado como un servicio organizado y efectivo"(11), el cual se estableció entre México y Jalapa, pero después de 1850 se extendió a las principales ciudades. Esta empresa tuvo que crear posadas para los mensajeros y cocheros para los carruajes. Existían otras empresas que tenían sólo un par de ciudades de contacto, como por ejemplo de Guadalajara a Ameca, que era un servicio de un día y de Guadalajara a México, de ocho días.

Existían también otras diligencias que no transportaban correspondencia, sino objetos generales. "El servicio de diligencias aumentó con el tiempo, hasta que el advenimiento y la expansión del ferrocarril lo desplaza. El servicio mediante ellas se ve sustituido por la rapidez que representaban los trenes"(12), esto aunado a la aparición e implantación posterior del Sistema Postal Mexicano y sus innumerables servicios con los que contaba y cuenta actualmente, que ofreció un servicio seguro, puntual y expedito acorde a su época, surgiendo precisamente por la necesidad de envío oportuno que tenían los clientes, por recibir y de hacer llegar, además de que esto representaba la oportunidad de agilizar un negocio.

(11) *Ibidem* p. 135

(12) *Ibidem*.

En 1884, empieza a regir el Primer Código Postal que constituyó un servicio público y administrado por el Estado y cuya organización reformó la institución del correo mexicano en cuanto a los artículos admisibles: correspondencia escrita, cartas, tarjetas, publicaciones, literatura, papeles de negocios, y objetos diversos que por su volumen y naturaleza, fueran, susceptibles de ser transportados por el correo.

Con el auge del ferrocarril en 1894, surge el Segundo Código Postal, que duró de 1895 a 1925, que estableció la clasificación de cinco clases para el transporte de correspondencia adoptado por la UPU. Para la clasificación de Quinta clase, comprendió los bultos postales, conteniendo mercancías con un peso máximo de 5 kg.

La legislación posterior sobre materia postal, esto es con la creación de la Ley de Vías Generales de Comunicación y con sus diferentes modificaciones, también recogió en sus artículos la clasificación de cinco clases.

Con esta clasificación podemos decir que el correo se iba perfeccionando al admitir no sólo correspondencia, sino objetos diversos para su transportación y, con el surgimiento de las mensajerías, se logró que los comerciantes e industriales lo utilizaran mucho para entregas a domicilio.

Existen más de 200 compañías que se dedican al negocio de la mensajería nacional. Unas consolidan su servicio internacional y otras lo hacen en el mercado doméstico, casi siempre son las empresas nacionales.

Hay pocas empresas de mensajería eficaces para realizar su entrega, (hasta las grandes compañías tienen problemas, cuando envían documentos) cuando realizan el envío de documentos y paquetes, porque dichas empresas internacionales o de mayor prestigio tienen un alto grado de confiabilidad, en cambio las pequeñas tienen mayor número de problemas porque trabajan a través de corresponsalías, quienes no le brindan el apoyo necesario para que se la pronta recepción del embarque.

Algunas empresas de mensajería (nacionales), no invierten en la compra de nuevos equipos más modernos, perpetuando torpezas en sus operaciones, esto hace que el cliente pida más profesionalismo, seriedad y seguridad de su paquete, además de que espera que sean entregados sus envíos en los tiempos estimados.

Se mencionaran algunas de las principales compañías de mensajería de origen mexicano que se establecieron a la llegada de las más importantes empresas extranjeras en nuestro territorio nacional conformado así el mercado nacional de express:

AEROFLASH

El servicio Panamericano de mensajería Aeroflash, "se creó en la Ciudad de México en 1974, como respuesta a la necesidad de los bancos de la capital de formar una sociedad que les permitiera ofrecer servicios, en forma interna, de traslados de valores y mensajería", según datos proporcionados por el Ing. Alejandro Campos Santander, gerente coordinador de Aeroflash. En Toluca, -reitera- mensajería Aeroflash se establece en 1984 con pequeños módulos de mensajería.

Aeroflash tiene la función básica de apoyar a los bancos e industrias en la agilización de todos sus documentos a cualquier ciudad o población de la República Mexicana.

Consideramos que si ha apoyado a los bancos y algunas industrias, sin embargo, no hay mucha seguridad para el personal y los sueldos que obtienen son muy bajos, lo que hace en algunos casos que se haga deficiente la labor del personal que realiza la recolección y entrega a su destino final, además de ser un servicio muy riesgoso.

ESTAFETA

En 1979 se funda Estafeta Mexicana con el propósito de ofrecer un servicio personalizado de mensajería nacional acelerada. A principios de la primera mitad de la década de los 80's poco a poco fue abriendo oficinas y representaciones en las principales ciudades del país, dando a conocer sus servicios de puerta a puerta. Ha logrado consolidarse como la empresa de mensajería más grande e importante de las nacionales en nuestro país alcanzando el liderazgo del mercado doméstico.

Estafeta Mexicana representa actualmente un gran apoyo para las compañías internacionales porque es a través de sus servicios que realizan entregas que vienen de un servicio internacional para hacer entregado en el domicilio del consignatario ya que las empresas extranjeras no tienen cobertura amplia a nivel nacional como lo tiene Estafeta, así que requieren de su ayuda para llegar al cliente y darle su envío. Tal es el caso de la compañía de mensajería Airborne Express quien se apoya en su servicio por su amplia cobertura en el mercado y viceversa Estafeta realiza sus servicios internacionales por medio de esta empresa internacional.

La empresa Estafeta le ha costado mucho trabajo mantenerse en el mercado nacional pero le ha costado más trabajo penetrar al mercado de los Estados Unidos de América del Norte, aunque tiene oficinas en esa nación aún no tiene mucho movimiento en cuanto a servicio de mensajería en ese mercado doméstico.

AUTOBUSES DE ORIENTE (A.D.O.)

"Es un grupo empresarial que centra sus orígenes en el transporte de pasajeros; sin embargo, desde hace más de 10 años descubrió también la venta del mercado de la mensajería y la distribución"(13). Se colocó fuertemente por sus redes de camiones en el sureste del país, pero cubre todo el país con alianzas con otras compañías transportistas mexicanas e internacionales que le permiten llegar a todo el mundo.

ADO es una empresa nacional de autotransporte que surgió primeramente como un servicio de pasajeros; pero al ver el desarrollo que las compañías de mensajería empezaron a tener y el mercado doméstico que día a día estaban cubriendo, además de las necesidades que muchos clientes tienen de obtener envíos en localidades que muchas de éstas empresas no llegaban tuvieron la idea de complementar su servicio de pasajeros con el de transportar mensajería. Actualmente ADO cuenta con el apoyo de Multi Pack ADO y otras del mismo rango, para brindar el servicio de mensajería nacional e internacional.

AEROMEXPRESS

Es la entidad de las compañías Aeroméxico y Mexicana, que se dedican al transporte de pasajeros, carga, valijas, correo y el servicio de mensajería como complemento a toda la gama de servicios que le brinda a sus clientes. Está en un proceso de modernización de su infraestructura y poco a poco se ha ido adaptando a las necesidades del mercado. Si bien no tienen el servicio de recolección si entregan a domicilio con un peso máximo para paquetería de 10 kilos, y pasando estos kilos lo toman como un servicio de carga.

Aeromexpress juega un papel importante en el negocio de mensajería por ser una línea aérea transportista de pasajeros, carga, mensajería y paquetería y por ser una empresa mexicana, porque hace de su servicio el más completo, además de que cuenta con una flota de aviones grandes y suficientes para realizar sus variables servicios, cuenta también con el apoyo de unidades de transporte terrestre para la entrega de sus envíos, otro aspecto importante de esta compañía es que tiene entre sus servicios el apoyo rastreo de los envíos internacionales y nacionales contando además con el servicio de agente y apoderado aduanal para el despacho de sus mercancías para brindarle a sus clientes un excelente servicio de entrega.

(13) García, Theres. "Lo que no se explicó en el TLC" Mundo Ejecutivo, México, 1995 Tema Central, p.14

Haciendo una comparación entre las compañías nacionales e internacionales que existen en el país, podemos decir, que el mercado doméstico y mundial el servicio de mensajería es cada día más grande y rentable por los mismos servicios que ofrece y por las grandes coberturas que tienen, las empresas extranjeras son quienes hasta el momento dominan en nuestro país, siendo Estafeta la única nacional que compete casi a la par con las mismas, quién hasta el momento se consolida como una de las más importantes y con una gran cobertura y en la cuál algunas mensajerías se apoyan para hacer su entrega en determinados puntos dónde no tienen oficinas, ni corresponsales.

1.3 EL SISTEMA OPERATIVO DE LAS EMPRESAS DE MENSAJERIA (CALIDAD Y SERVICIOS)

Los servicios que prestan las compañías de mensajería son muy variados en lo que respecta a su sistema operativo, pero el principal compromiso es la calidad del manejo de la mercancía que puede ofrecer desde que se recoge hasta que se entrega, realizando este a través de un mensajero uniformado con el logotipo de la compañía en una unidad móvil de la misma compañía (ya sea auto, combi, camioneta etc), siempre comportándose cortés y amable, esto con la finalidad de dar buena imagen y confianza al cliente, proporcionándole a este último copia de la documentación; pero, en general los servicios que ofrecen a los clientes es personalizado y su característica especial, a diferencia del correo postal, es su recolección y la entrega de puerta a puerta con eficiencia y rapidez.

1.3.1 CALIDAD DEL SERVICIO DE LAS EMPRESAS DE MENSAJERIA NACIONALES E INTERNACIONALES EN MEXICO.

"Existe una amplia gama de compañías y modalidades que se presentan en el mercado...dándole a los clientes la oportunidad de conocer y de probar la calidad de la empresa que más les agrade en cuanto a servicios, prestigio o popularidad o bien por la calidad que brinda en sus envíos, todo esto les permite una correcta elección"(14). Con los siguientes aspectos puede determinar un cliente cual es la mejor, además de que se adapta a sus necesidades:

Especialidad: Una compañía se puede especializar en el envío de ciertos productos o el envío de documentos, pero la mayoría se especializa en la principal característica de envío de documentos y paquetería. Además se especializa en recolectar y entregar a tiempo.

(14) Coordinación General de Investigación, Profeco. "Quién es quién en servicios de mensajería". *Revista del Consumidor*. p.23

Este punto es muy importante de mencionarse porque aunque existen en nuestro país más de doscientas compañías que se dedican al negocio de mensajería y son muy pocas quienes brindan confianza a los usuarios en cuanto a la calidad de su servicio y casi siempre son las compañías internacionales quienes gozan de mayor prestigio y amplio mercado en todo el país, tanto por el trato, la entrega y el cuidado que le da al paquete o correspondencia del cliente con el tiempo de entrega prometido, mientras que las empresas nacionales les cuesta más trabajo cumplir con el tiempo dado a su cliente y en algunos casos llegan maltratados los envíos y no quieren hacerse responsables de los daños.

Cobertura: Nacional e Internacional.

Deben tener cobertura internacional o nacional propia, es decir, que puedan llegar a cualquier parte del territorio o del mundo permitiendo entregar en cada rincón a tiempo ya sea por sus propios medios o a través de corresponsales.

Es muy importante este punto porque muchas de las compañías transportistas luchan por tener en el mercado una amplia cobertura; sin embargo, en muchas de las ocasiones no es posible precisamente porque no cuentan con el capital ni la infraestructura suficiente para lograrlo, por eso realizan sus servicios a través de otras compañías que llegan a determinados puntos que otras no tienen.

Tiempos de entrega: Los tiempos de entrega son variados conforme a la zona de entrega. (ver cuadro I, p.18). Todas las compañías tratan de mejorar sus tiempos de entrega para ganar clientes, lo que ha dado un alto grado de competitividad, lo que ha triado beneficios para los usuarios de este negocio que les significa el éxito o fracaso de un negocio según en el arribo de documentos o paquetes.

Para muchas empresas dedicadas a este negocio y para los clientes es fundamental los tiempos de entrega para el cierre de un negocio o para que llegue puntualmente una correspondencia, documento, regalo o una muestra; ya que otros servicios de transportes multimodal tardan varios días para transportar sus envíos, de tal manera, que el servicio de mensajería se ha convertido en un servicio preferido por los usuarios porque tarda menos tiempo en realizar su transportación.

Puntualidad: La característica más importante, para elegir una buena compañía.

Cuando una empresa desea obtener una alta eficiencia en puntualidad debe contar con un horario de trabajo determinado ya sea que su sistema operativo se realice por la noche o bien que sus vuelos se programen para que lleguen lo más temprano para comenzar a distribuir a primer hora, con el fin de que se cumplan los tiempos prometidos de entrega, desde origen hasta el destino final. Además de contar con las unidades y el personal necesario para que estén puntualmente en domicilio de su cliente.

Servicios Adicionales: Entre los servicios que ofrecen las compañías de mensajería son: recolección, entrega a domicilio y pruebas de entrega. Pueden variar desde la información de su paquete al instante de una llamada, hasta el servicio de despacho aduanal por medio de su agente o apoderado aduanal (el cual será analizado en el capítulo 3), para que dicho envío no tarde tanto tiempo en llegar a las manos de su propietario.

Infraestructura: Número de oficinas para el acceso de los servicios, automóviles y camionetas para el transporte de las mercancías y sistemas de comunicaciones eficientes.

Son las compañías internacionales quienes cuentan con una infraestructura de punta a comparación de las nacionales, aunque cabe decir, que es Estafeta la que tiene mayor número de oficinas o sucursales en toda la República Mexicana.

Personal administrativo y operativo: La atención al público es muy importante, lo mismo que la eficiencia del personal operativo al manejar la paquetería y documentos adecuadamente.

Uno de los departamentos que no debe faltar en una empresa de mensajería es la del servicio al cliente que su principal característica y más importante es la de atender a los clientes, cuando se presenta algún problema como es el de la pérdida de su paquete y resolverlo hasta lograr encontrarlo, o bien, cuando no aparece la compañía debe pagarle el monto del valor total de la mercancía especificado en la factura, aunque esto depende de cada compañía conforme a sus lineamientos internos.

Credibilidad: La pronta respuesta dada a los clientes en el rastreo y solución de los problemas que se presenten de sus envíos, todo lo anterior brinda confianza y credibilidad, permitiendo seleccionar la mejor compañía que se adapte a sus necesidades. Se pueden ofrecer varias cosas como sería, tarifas, recolecciones y entregas a tiempo; pero, para los clientes lo más esencial aparte de los tiempos y tarifas está el que se le apoye en la información y localización de su paquete o envío, cuando éste se encuentre extraviado o que se haya enviado a otro destino, logrando la solución del problema de manera inmediata que resulta un aliado para el consignatario y remitente la credibilidad.

"Sin embargo, la gran complejidad y heterogeneidad del mercado no permite concluir de manera definitiva cuál compañía es la mejor...el factor precio no es determinante para la selección del servicio de mensajería"⁽¹⁵⁾. Con todo lo anterior se puede determinar que compañía es la mejor, pero aún, las más eficientes tienen problemas de entrega, pero es comprensible que se tiene un porcentaje error por los grande volúmenes de envíos que se mueven y que si existe una pérdida en un ciento, esto no debe calificar a la empresa como ineficiente; existen otros aspectos que tienen mayor peso para la contratación de un servicio, los cuales son:

(15) idem.

- Eficiencia en el servicio, la eficiencia es uno de los grandes problemas que enfrentan estas empresas de mensajería; sobretudo, las compañías nacionales que no cuentan con una cobertura nacional amplia y propia, casi siempre, se realiza por medio de corresponsales; además no cuentan con una infraestructura que les permita alcanzar la eficiencia en el servicio.

- Comunicación con los clientes.

En lo que respecta a la comunicación con los clientes, actualmente existe el sistema internet, donde se puede obtener la prueba de entrega desde su oficina o desde su domicilio sin tener que ir personalmente a solicitarla o hablar por teléfono.

- Acceso a la recolección y entrega a domicilio.

En el acceso de recolección y entrega a domicilio una compañía debe contar con su propia flotilla de camionetas que permita dar un servicio eficiente.

- Imagen que dan las compañías.

Es el prestigio que las compañías de mensajería van adquiriendo en el mercado doméstico e internacional por el servicio que le brinda a sus clientes, que casi siempre son extranjeras como es el caso de United Parcel Service (UPS) y DHL, y entre las nacionales se destacan Estafeta y Multipack ADO, son estas quienes cuentan con la mejor imagen en el mercado de la mensajería.

1.3.2 LOS PRINCIPALES SERVICIOS DE LAS EMPRESAS DE MENSAJERÍA

Los servicios generales que ofrecen las compañías a la contratación del servicio son los siguientes:

Recolección: Se recogen los documentos y paquetes a domicilio por medio de un mensajero el cual tiene que ir bien alineado y uniformado correctamente, aunque se puedan entregar en la oficina de la compañía a este servicio (se llama ocurre oficina), lo que abarata el servicio. Obviamente, que si uno contrata una mensajería es por el servicio que ofrecen de puerta a puerta que representa una comodidad para los clientes.

Entrega a domicilio: Se entregan los documentos y paquetes a domicilio. Algunas compañías entregan en la República Mexicana en 48 horas; el mismo día en el D.F.; para los envíos internacionales tardan de: 24 a 48 horas a E.U. y para Europa de 2 a 3 días en promedio (ver cuadro I, pág. 18). Las compañías internacionales son las que tienen mayor eficiencia en la entrega de documentos, esto se debe por la propia flotilla de aviones que les permite desplazar con mayor rapidez sus envíos, mientras que las nacionales tienen que contratar los servicios de las mismas para realizar su servicio internacional. Obviamente que las internacionales mueven primero su mercancía y después la de sus competidores.

CUADRO I

Tiempo de entrega de documentos y paquetería

	Mex. D.F.	Republica Mexicana	E.U.	Europa
ADO	12 hrs.	48-72 hrs.	2 días	2-3 días
UPS	12 hrs.	2 días	24hrs.	2-3 días
DHL	12 hrs.	2 días	24hrs.	3 días
Fedex	12 hrs.	2 días	24hrs.	2-3 días
Estafeta	12 hrs.	2 días	2 días	5 días
Mexpost	12 hrs.	2 días	3 días	3 días
Aereoflash	12 hrs.	2 días	3 días	3 días
Airborne Express	12 hrs.	2 días	24hrs.	2-3 días
Aeromexpress	No servicio al D.F.	2 días	48 hrs.	3 días

Fuente : Cuadro elaborado por las autoras con base a los informes proporcionados por el departamento de servicio al cliente de las compañías: ADO,UPS,DHL,Fedex, Estafeta,Mexpost,Aereoflash,Airborne y Aeromexpress .

Sistema de información: Implica la disponibilidad de una red informática que permite hacer del conocimiento del cliente en todo momento la situación y localización de su envío. Esto es una característica esencial del servicio de mensajería (actualmente se cuenta con el servicio de internet, que permite al cliente, checar la situación de su embarque, desde su oficina o casa). Con esto se ahorra de realizar llamadas telefónicas, aunque son propiamente las compañías las que cuentan con el servicio y las personas particulares prefieren llamar y pedir el estado de su embarque por vía telefónica.

Seguro de envío: Al embarcar, el remitente puede asegurar el envío si lo desea. Generalmente se realiza para embarques con un valor de factura alto. Se realiza con mayor frecuencia en servicio de carga, aunque si el valor de la mercancía es mayor los clientes pueden asegurar su envío.

Área de cobertura: Se tiene a nivel nacional e internacional y cuando no se cuenta con el servicio en ciertos lugares, se utilizan los servicios de otras mensajerías, que sí llegan. Esto es un problema grave para las empresas nacionales porque no tienen la misma facilidad de entrega en el mercado estadounidense lo contrario a lo que sucede en México, porque son las compañías internacionales quienes gozan de más privilegios de entrega por su amplia cobertura mundial y sobre todo porque le dan prioridad a sus embarques antes que el de las empresas nacionales que contrataron su servicio de envío internacional.

Por ejemplo Estafeta utiliza los aviones de Airborne Express, y ADO utiliza a Multipack, dichas compañías son extranjeras y son estas quienes tienen distribución en la Unión Americana, lo mismo pasa con las empresas nacionales pequeñas que contratan los servicios de las mensajerías internacionales.

Requerimientos de prueba de entrega: El remitente puede solicitar la prueba de entrega, para asegurarse que el envío fue entregado en buenas condiciones y a tiempo. Cuando un envío es entregado el consignatario debe de firmar en la guía de recibido el paquete, así como de poner hora y fecha. Esta prueba se le entrega al cliente que lo solicita, pero algunas compañías cobran por este servicio extra, como es el caso de Estafeta.

Pagos: Al embarcar el remitente puede solicitar que el flete sea prepago (freight prepaid) o flete por cobrar (freight collect), solicitar crédito y así también pagar los impuestos de los embarques que se internan en el país. El pago de impuestos entra en los servicios extras que ofrecen la mayoría de las compañías, tema que se analizará posteriormente en el capítulo 3.

Empaque y marcado del embarque: Las compañías de mensajería tienen sus propios sobres, bolsas o cajas y valijas, con su logotipo para el transporte de sus respectivos envíos, pero los clientes también pueden usar sus propias cajas ó bolsas para que se transporten dichos paquetes o envíos los cuales son respetados; pero, las empresas de mensajería los envuelven o los meten en sus respectiva envoltura con su logotipo para su mayor identificación y seguridad.

Cumplimiento de requerimientos Gubernamentales: Tanto el remitente como el consignatario cumplirán con todas las leyes aplicables, aduana y otros reglamentos, pero la compañía de mensajería tiene la opción de realizar los trámites aduanales o cumplir con todos los requerimientos Gubernamentales. Esto conforme al estatuto de cada país, aunque muchos de los clientes no tienen información relativa en cuanto a los trámites que tienen que seguir, debería ser una obligación tanto de la compañía dar la información y del cliente investigar los pasos a seguir cuando solicita el servicio de un envío a un determinado país o países.

Guía aérea: Se proporciona al cliente una guía que ampara los envíos, y acompaña al envío a su destino final con la especificación clara de los datos los cuales fueron dados a través de una carta de instrucciones o bien en algunas ocasiones los llena el cliente ya que cuentan con la papelería que previamente la compañía de su preferencia le hace llegar, para agilizar su entrega. Esto es una forma de llenar una guía nacional e internacional y que cada compañía tiene su propio formato de guía, pero en general no varían los datos que se describen a continuación: (ver página 21 y 22), ejemplo de guías internacional y nacional usadas por las mensajerías):

- Fecha: Se debe anotar día, mes y año en que se solicita el servicio.
- Origen: Se debe anotar las siglas correspondientes a la ciudad donde se solicitó el servicio, esto casi siempre lo anota el personal de la empresa de mensajería que transportara dicho envío
- Destino: Se anotarán las siglas correspondientes de la ciudad a la que va dirigido el envío, de igual forma este dato es llenado por el personal de la empresa de mensajería para su posterior distribución al momento de entrega.
- Datos del remitente. La persona o empresa que solicite el servicio deberá proporcionar su nombre completo, dirección (calle, número exterior e interior, colonia, ciudad, código postal, entidad federativa) y teléfono, por si al momento de querer entregar la mercancía el consignatario cambio de domicilio, se necesite información de un número telefónico o bien no se encuentre al destinatario y se le tenga que devolver el envío.
- Datos del consignatario: Se deben anotar los datos de la persona o empresa a la que va dirigido el envío: nombre completo, dirección (calle, número exterior e interior, colonia, ciudad, código postal, entidad federativa) y teléfono. En caso de que el destinatario fuera a recoger el paquete a las oficinas, se debe anotar la palabra "ocurre", de forma visible. Para poder entregar el paquete deberá solicitarse a la persona que lo recoja una identificación oficial.
- Cantidad de piezas: Se debe anotar correctamente el número exacto de paquetes que se envían.
- Peso: Se debe especificar el peso correcto de el o los paquetes que se envían porque si este dato está incorrecto se pueden ver afectados aduanalmente al momento de salir o de ingresar el envío de un país a otro.
- Valor declarado: Se debe anotar el valor de la mercancía y proporcionar una factura comercial.
- Factura comercial: Cuando se trate de un servicio internacional, debe venir anexa a la guía aérea y es importante porque es un requisito indispensable para la transportación de dicho envío y es donde se indica el valor para la aduana (aunque en los nacionales también pueden llevarlos), y debe contener lo siguiente:

GUIA NACIONAL

MENSAJERIA

LOS MENSAJES SE DE-
 LIEGAN EN FORMA DE MENSAJE
 DE 8 A 12 HORAS DE LA TARDE
 DEL DIA JUEVES HASTA LA
 TARDE DEL DIA

GUIA	1969510
------	----------------

EN SU INTERIOR SE ENCUENTRAN LOS DATOS DE LA GUIA

EN SU INTERIOR				EN SU INTERIOR			
DESTINO				DESTINO			
DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO	
DESTINO				DESTINO			

DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO
DESTINO			

DESTINO	DESTINO	DESTINO
DESTINO		

1969510	DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO	DESTINO
----------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

**GRACIAS
 POR
 ENVIAR
 CON
 NOSOTROS**

REMITENTE

GUIA INTERNACIONAL

1 SENDER AIRBORNE EXPRESS ACCOUNT NO.	INTERNATIONAL EXPRESS AIRBILL		COURIER EXPRESS	
2 FROM (COMPANY NAME)	ADDRESS			
CITY	STATE	ZIP		
SENT BY (PERSON/AGENCY)		PHONE		ORIGIN AIRBILL NO. 5456903196
3 RECEIVER AIRBORNE EXPRESS ACCOUNT NO.		4 SHIPMENT REGULATION FOR CARRIAGE <input type="checkbox"/> DECLARED VALUE OR <input type="checkbox"/> INSURANCE		5 ALL CHARGES TO PAYEE/RECEIVER UNLESS OTHERWISE NOTED: <input type="checkbox"/> SENDER <input type="checkbox"/> RECEIVER (CARRIAGE ONLY) <input type="checkbox"/> PAID IN ADVANCE (NOTE CHECK NO. & AMOUNT BELOW) <input type="checkbox"/> US SHIPPARTY ACCOUNT NO. (CHECK & AMOUNT) BILLING REFERENCE (MAY APPEAR ON INVOICE)
TO COMPANY NAME & ADDRESS		SPECIAL INSTRUCTIONS <input type="checkbox"/> SATURDAY DELIVERY (CARRIAGE ONLY) <input type="checkbox"/>		
ATTN (PERSON/AGENCY)		PHONENUMBERS		6 COMPLETE THIS RECEIPT FOR COMMODITIES VALUED AT US \$ 3000.00 OR OVER OR WHICH REQUIRE A LICENSE (WRITTEN REG. REQUIRED ON ALL SHIPMENTS BEYOND US \$ 100.00). LICENSE IS OBLIGATORY IN SOME COUNTRIES. CUSTOMER VALUE OF SHIPMENT OR MORE! EXPORT LICENSE NO. & EXP. DATE OR GENERAL LICENSE SYMBOL <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO
7 <input type="checkbox"/> LETTER EXPRESS <input type="checkbox"/> NON-DUTYABLE EXPRESS <input type="checkbox"/> DUTYABLE EXPRESS <input type="checkbox"/> REGISTERED AIRBILL FORWARDING		FED. TAXES (NO. IN THIS CASE)		ULTIMATE DEST.
NUMBER OF PAGES	WEIGHT (KG)	DECLARED VALUE FOR CARRIAGE	DESCRIPTION OF COMMODITIES (COMMERICAL INVOICE FOR CUSTOMER'S SIGNATURE ONLY)	COUNTRY OF ORIGIN
TOTAL	TOTAL	TOTAL (USD)	SENDER'S SIGNATURE	DATE
			AIRBORNE SIGNATURE	DATE
			TIME	ROUTE NO. DROP OFF LOCATION
			SENDER'S COPY	

- a) Descripción de la mercancía
- b) Cantidad
- c) Valor de la mercancía: valor unitario y total
- d) Valor del flete

- Instrucciones del flete: Es la manera en que un cliente decide si quiere y puede pagar los gastos de envío desde origen o decide enviarlos por cobrar al consignatario, quién le pagaría a la compañía de mensajería por el servicio, es decir flete por cobrar o prepagado.

- Instrucciones de los impuestos: Los pagará el remitente o el consignatario cuando el envío haya sido detenido por las autoridades nacionales para el cumplimiento del pago al comercio exterior conforme a las leyes del país de destino y también se puede cargar a la cuenta que tiene el remitente con la compañía para que se realice la entrega en el domicilio del consignatario.

- Especificaciones especiales de entrega

a) hora adecuada de entrega, es la especificada por el remitente por instrucciones del destinatario porque tienen un horario específico.

b) servicio especial de entregá los sábados algunas compañías trabajan también los sábados, (se utiliza sobre todo en envíos urgentes), otras sólo por una instrucción especial y otras no trabajan este día.

- Manejo adecuado del embarque: Cuando el contenido sea cristalería, químico, perecedero, etc. y requiera un trato especial, el cual se debe indicar con etiquetas especiales, para el mejor cuidado de sus paquetes proporcionadas por el cliente e incluso algunas compañías las pegan para darle mejor trato.

Los artículos que se pueden entregar al día siguiente por no ser considerados sujetos a impuestos:

Esto solamente lo realizan las compañías que tienen tiempos prometidos de 24 horas de entrega, porque no están sujetos a impuestos, cumplen con los pesos y números de piezas estimados y que son consideradas exentas de los derechos aduanales conforme a las reglas y leyes de los países de destino como por ejemplo esto sucede en México.

Reportes fiscales, boletos de avión (c), reportes anuales, refacciones para automóvil(g), formularios (g), planos(g), libros, folletos (a), tarjetas (a), documentos de negocios, calendarios (b), catálogos, certificados (no negociables), cheques cancelados, reportes comerciales, publicaciones de compañías (a), computadoras o refacciones (e y g), impresos de computadora, contratos, formularios para tarjetas de crédito (g), tarjetas de crédito (b), diskettes (g), diseños técnicos (g), equipo electrónico y mecánico (d y g), película virgen o expuesta (g), tarjetas de felicitación (a), archivos históricos, facturas, joyería de fantasía (g), diarios (a), etiquetas (g), cartas o correspondencia, mapas, negativos (g), pasaportes, fotográficas (c), lista de precios, etiquetas de precios, muestras (sólo artículos aprobados) (f), diapositivas (c), artículos deportivos (g), papelería, cintas de audio (g), cintas de computadora (g), cintas de video (g), copias y transparencias.

- (a) Límite 0.5 grs.
- (b) Límite 3 pzas.
- (c) No para uso comercial
- (d) Incluyendo artículos para el hogar
- (e) Sujeto a permiso de importación
- (f) Deberán estar marcados claramente como muestras y no podrán revenderse.
- (g) Valor máximo para estos artículos no deben de pasar de \$30.00 usd y los que declaren un valor superior, deberán ser formalmente despachados por la aduana.

Lo que no es permitido transportar por medio de mensajerías: Existen restricciones arancelarias y no arancelarias, no tienen la infraestructura adecuada para transportar ciertos productos peligrosos, algunos están prohibidos y otros son artículos llamativos que pueden prestarse al robo y algunos pueden dañarse seriamente, aunque los productos peligrosos si la compañía cuenta con espacios especiales en el avión, almacén y unidades de transportación segura acepta el envío, en cuanto a los prohibidos estas empresas están sujetas a dar aviso a las autoridades correspondientes de lo que están transportando (Generalmente, dependiendo de cada compañía, aunque si cuentan con el servicio de carga, sí es posible mover dichos objetos, como ejemplo los cargueros de las líneas aéreas):

Dinero, joyas, oro en barras, cheques de caja, antigüedades, algunos productos farmacéuticos, licores, sellos (timbres postales), metales preciosos, armas de fuego y sus componentes, giros, plantas, medicinas, cigarros, piezas de arte o arqueológicas, explosivos o substancias tóxicas o peligrosas por su propia naturaleza, cheques de viajero, animales, alimentos, productos perecederos, instrumentos o títulos negociables al portador, materiales obscenos o pornografía, carbones y diamantes industriales, artículos de transportación restringida por la Air Transport Association, incluyendo combustibles, artículos mercancías o propiedades cuyo transporte esté prohibido o restringido por cualquier estatuto legal de cualquier país, ya sea destinatario, remitente o por el cual el envío sea transportado y en general, cualquier paquete que requiera declaración de valor, permiso de importación o declaración aduanal.

Es esencial para cualquier empresa de mensajería tanto internacional como nacional que todos estos puntos de calidad y servicios se conjunten para alcanzar la preponderancia y todo esto es para brindarle al usuario un buen servicio. Además de es bueno informar al cliente de los riesgos que representa el no declarar correctamente alguno de estos puntos mencionados o el de enviar mercancías que estén prohibidas para su transportación, porque en muchas ocasiones el cliente no está declarando lo que envía y al momento de que dicha mercancía pasa por aduana y se solicita la revisión resulta que lo que está declarado en la guía es falso, que el peso no es el correcto, que vienen más piezas o que tienen que cumplir con regulaciones arancelarias o no arancelarias y no traen los permisos necesarios (tema que se verá en el capítulo 3).

1.4 LA MENSAJERIA EN EL SERVICIO POSTAL MEXICANO

"A partir de 1990, el correo mexicano dejó de recibir subsidios del gobierno federal, por tal motivo el organismo buscó nuevos servicios y así captar mayores recursos, clientes y nuevos volúmenes de correspondencia, promoviendo el uso de los diferentes servicios postales entre las empresas del país"⁽¹⁶⁾, con lo cual adecuaron los servicios a las necesidades y requerimientos que demandan los clientes.

La razón del cambio fue una necesidad para recuperar su posición dentro del mercado de la mensajería doméstica e internacional, sustentado en la excelencia de un servicio que satisficiera los requerimientos de los clientes y que apoyara al proceso de modernización de la industria y el comercio del país.

El Servicio Postal Mexicano introdujo nuevos servicios para la correspondencia, con un sistema parecido al que brindan las empresas de mensajerías; pero este último depende de su reglamento por los que los diferencia de estas compañías como: Rapid Post y Servicio Aeropost con ello se trató de darle otra modalidad a sus sistemas de operación en busca de un mercado lleno de tantas esperanzas de un mejor servicio y con grandes necesidades. Además era importante recuperar el mercado nacional e internacional de ahí que buscaron la opción de transportar paquetes pequeños y correspondencia al igual que las empresas de mensajería acelerada aunque con algunas limitantes.

Los nuevos servicios que brinda el Servicio Postal Mexicano son los siguientes:

- Rapid Post: Existe en las principales ciudades turísticas e industriales del país. Es un servicio de mensajería local acelerada.
- Aeropost: Es un servicio urgente de correspondencia nacional e internacional, que es transportado por vía aérea. El peso máximo para su envío es de dos kilos para el exterior y tres para el interior de la República.
- Mexpost: Es un servicio internacional acelerado que cumple con todos los requisitos propios de una mensajería y transporta sus mercancías con el servicio prestado por EMS, proporcionado por la UPU, contando con el servicio de apoderado aduanal quién se encarga de liberar los envíos que se queden detenidos para su respectivo despacho aduanal.

(16) s/a "Nuevos servicios del Servicio Postal Mexicano", folleto de difusión de SEPOMEX.

Estos servicios se establecieron en 1991, por acuerdo del Lic. Gonzalo Alarcón Osorio, quien ocupa el cargo de Director Gral. del Servicio Postal Mexicano. Estos servicios tiene las siguientes características:

- **Comercialización:** Grandes Usuarios, mediante contrato con compañías para programar la prestación del servicio y los particulares pueden acudir a una oficina de SEPOMEX para la contratación de cualquiera de los tres servicios antes mencionados que le sean de su conveniencia o que se adapte a sus necesidades. Aunque existe el servicio de ventanilla para usuarios esporádicos.
- **Peso:** Se aceptan paquetes hasta 25 kg. para el servicio nacional y 30 kg. para el servicio internacional. Esto es solamente para servicios de Mexpost.
- **Empaque:** Se tiene que verificar que el empaque sea el adecuado al peso y naturaleza del contenido. Los objetos frágiles se protegerán con material amortiguante. Esto se verifica muy bien para los embarques internacionales.
- **Envíos Tubulares:** No deben pasar de 1.20 cm de largo por 40 cm de grueso. Es lo máximo aceptado por correo.
- **Revisión:** Todos los envíos son susceptibles de revisión por parte de las autoridades judiciales y el Ejército Nacional. Esto generalmente ocurre en los envíos nacionales.
- **Los datos de guía:** Deben contener los datos completos del remitente y destinatario, como son: nombre, domicilio, código postal, lugar, número telefónico, peso y descripción del contenido. Deberá anotarse también se es ocurre oficina o entrega a domicilio.
- **Entrega a domicilio:** A la entrega de los paquetes se debe pedir identificación del interesado y recabar su firma. Cuando se trate de firma ilegible, el mensajero debe anotar el nombre y apellido de quien recibió. Los mensajeros deben entregar a la oficina postal las guías firmadas.

Haciendo una comparación entre el sistema de mensajería y el correo podemos decir que existe una similitud entre ambas actividades, pero el servicio del correo es ineficientes, asimismo dentro de su reglamento, sus reglas son específicas en cuanto al peso, medidas y dimensiones y de aquellos productos que tienen prohibido transportar; lo que no sucede en el servicio de mensajería y paquetería; pero, en cuanto a servicio de recolección y entrega las compañías de mensajería están mejor capacitadas porque es el ramo en donde se han especializado, además de que no están tan limitadas en cuanto a envíos pesos, dimensiones y cantidades por enviar, como veremos posteriormente en el capítulo 2.

A manera de conclusión del capítulo, podemos señalar que en materia de transporte y traslado de mercancías, en los últimos años se ha operado un fenómeno importante: la aparición de empresas de mensajería y paquetería, lo que ha desplazado al servicio postal mexicano, por sus servicios que resultaron insuficientes ante una apertura comercial internacional, por lo que estas nuevas compañías ofrecen un servicio rápido, eficaz y confiable para cumplir con la demanda más exigente de nuestros días.

Así agregaremos que las mensajerías se destacan por ir más lejos, a más lugares y en poco tiempo con un sistema de rastreo cada vez más perfeccionado para brindarle la información de su paquete no importando en lugar del mundo en donde se encuentre para la mejor satisfacción del cliente ya que se cuenta con un sistema de telecomunicaciones internacionales de rastreo avanzado, eficiente y cada más preciso, para hacer la mensajería la mejor opción para el envío de documentos, muestras, muestrarios y paquetes.

CAPÍTULO 2

**EL MARCO LEGAL Y LA
FUNCION DE LAS
INSTITUCIONES
GUBERNAMENTALES Y NO-
GUBERNAMENTALES PARA LA
REGLAMENTACION DEL
SERVICIO DE MENSAJERIA**

Este capítulo tiene como propósito, dar a conocer cual es el marco regulador con la que se conducen y deben cumplir las empresas de mensajería. De las autoridades nacionales podemos decir que serían principalmente por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de la cual sabemos que existe un anteproyectos de Ley, que hasta la fecha no han sido aprobado, mientras que por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), regula a este servicio a través del Manual de Procedimientos para la Transportación de Mensajería y Paquetería Internacional.

También se hablará de la importancia que día a día van adquiriendo las empresas de mensajerías en el comercio internacional, con lo cual es necesario la existencia de un reglamento que regule este sector, ya que para realizar su tarea de entrega de puerta a puerta, de recolección y de envío, utiliza diferentes medios de transporte de mercancías para trasladar de un lugar a otro como son: el transporte aéreo y servicio terrestre de autotransporte (automóvil, camioneta y trailer), de ahí la necesidad de buscar las bases necesarias para regular su sistema con el objeto de agilizar el comercio internacional.

De igual forma se mencionará sobre la relación del TLC que ha tenido con el negocio de la mensajería, del cual diremos que este sector no se considero dentro del mismo como tal, se mencionan algunos aspectos de comunicaciones, pero no delimitan el servicio de mensajería con el de carga.

Por último abordaremos sobre la función de las organizaciones no-gubernamentales nacionales e internacionales más importantes, tanto en México como en Estados Unidos, quienes están pendientes del desarrollo y de la manera en que se da la reglamentación del servicio de mensajería en estos países y la forma en que podrán ayudar al crecimiento y mejoramiento que las compañías dedicadas a este negocio considerado como vital para su internacionalización y hacer de este servicio cada vez más seguro y confiable para sus clientes.

2.1 LA IMPORTANCIA DE LA MENSAJERIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

El gobierno de México ha mostrado gran interés por negociar cuanto acuerdo de libre comercio con la Unión Europea "no solo ese, también desea tener mayor número de acuerdos del mismo tipo con otras regiones y países, para de esta manera convertirnos en la nación líder y campeona en esta política de liberación comercial. Ciertamente esta es una tendencia a nivel mundial, pero es mucho más notable en nuestro caso"⁽¹⁷⁾. La política de negociaciones comerciales internacionales constituye un pilar en la estrategia para ampliar y mejorar el acceso de los productos mexicanos a los mercados externos.

(17) Vázquez Tercero, Hector. "México-EU-UE". El Financiero, p. 32.

"La liberalización ha sido la referencia básica de las políticas económicas en el mundo en los últimos diez años. La apertura externa ha sido uno de los elementos claves de la estrategia de liberación económica de los países porque la liberación del comercio internacional ha favorecido una distribución eficiente de los recursos"(18), lo que a su vez ha propiciado un mayor dinamismo de las actividades económicas, así como aumento en el intercambio de bienes y servicios.

En la relación directa entre el vendedor nacional y el comprador extranjero, existen actores que tienen gran relevancia para que pueda realizarse con éxito una operación de comercio exterior, que por sí solos no pueden exportar e importar, por eso es necesario contar con mejores servicios de transporte, lo que representa una buena opción el servicio de mensajería internacional con calidad y a precios competitivos. Este servicio ofrece la entrega acelerada de documentos y paquetería, lo que constituye una necesidad básica en el comercio internacional que al recibir sus documentos oportunamente, consigue el éxito de un negocio lo que representa una buena opción el servicio de mensajería internacional con calidad y a precios competitivos.

Dentro de este panorama, el mercado de la mensajería y distribución de paquetería ha representado en los últimos años un crecimiento explosivo. En la actualidad, "los servicios courier operan en más de 230 países, lo que representa un crecimiento más de 500 por ciento en 20 años. La operación aérea de la industria courier utiliza diariamente más de mil 500 aviones propios, 500 mil vehículos terrestres y se apoya en dos mil vuelos comerciales"(19), siendo en estos últimos años el servicio preferido por los consumidores desplazando al servicio postal por su ineficiencia que ha estado presentando en tiempos de entrega y de rastreo de los envíos.

Con forme a este crecimiento, se requiere de celeridad e integridad en todas las operaciones de transporte domésticas e internacionales y se presiona a las aduanas del mundo a adoptar un funcionamiento más ágil y homogéneo en el flujo y control de envíos.

En México se espera que esta actividad tenga "un aumento...de entre 15 y 18 por ciento anual. Estas cifras comparadas con el 8 por ciento de crecimiento que tendrá el mercado mundial, ha despertado el interés de los principales participantes internacionales, por ello buscan iniciar sus operaciones"(20) empresarios que desean invertir en México que prevén el auge del servicio de mensajería internacional.

(18) Opalín, León. "Liberación y Globalización de la Economía Mundial". El Financiero, p. 8
(19) s/a "Aduaneros de 20 países fijan reglas para empresas courier". El Financiero, p. 20
(20) Theres, García. "Lo que no se explicó en el TLC". Mundo Ejecutivo, p. 2.

Las inversiones a este sector están planeadas "por un monto de cinco mil millones de dólares en tecnología, informática e infraestructura, por parte de las grandes corporaciones courier, las que ven en la alta tecnología el camino del desarrollo de la comunicación global vía courier...conforme a las demandas de calidad, tiempos de tránsito e información requeridos por los clientes y separan a las empresas courier de cualquier otro tipo de transporte"(21); esto se ha dado por el auge de envíos de documentos y paquetería a nivel internacional que ha permitido el gran dinamismo comercial.

2.2 MARCO LEGAL EN MEXICO

El servicio de mensajería en México se encuentra regulado por las autoridades competentes en su ramo: La federal, por medio del Ejecutivo Federal de la Unión, ejerciendo sus facultades bajo el conducto de las diferentes secretarías de estado como son: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (consideramos que estas son las principales instituciones gubernamentales en cuanto a la regulación se refiere y además quienes dan el reconocimiento del servicio que prestan las compañías).

En México, el servicio de mensajería encuentra su primer elemento de reglamentación en el Artículo 27 constitucional, al usar principalmente el servicio aéreo para el traslado de sus mercancías, el cual establece que "corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental, incluyendo, al espacio aéreo que se encuentra sobre su territorio"(22). Señala, además que este dominio es inalienable e imprescriptible y que su explotación, uso o aprovechamiento por los particulares o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podría realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes mexicanas.

La actividad aeronáutica en general y los servicios de transporte en particular, son quizás áreas muy reglamentadas, lo que no sucede de igual forma en el servicio de mensajería, ya que aún no se han encontrado las bases necesarias de un marco legal que especifique sus lineamientos y la manera en que deberán conducirse dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Al utilizar su propio transporte para la recolección y entrega de mercancías al destinatario, se incurre en la Ley de Auto Transporte Federal, mientras que el servicio de mensajería y de correspondencia la rige el Servicio Postal Mexicano y la Ley de Vías Generales de Comunicación, de donde se deriva su legalización bajo la vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

(21) s/a Op cit. p. 20

(22) La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. p. 22

Dentro de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público consideramos que las interpretaciones de conceptos y el marco jurídico que se aplica al servicio de mensajería ha sido confuso y en ocasiones se cae en el supuesto de que se pueden conducir por parte de las autoridades encargadas de vigilar y controlar este negocio bajo criterios, los cuales son muy variables y es común que hasta se desconozca por parte de las mismas como aplicar las leyes y reglamentos como no suceden en otras actividades del transporte, es por eso que diversos ordenamientos emanan de la Ley del Impuesto General de Importación, de las Reglas Generales y Complementarias para la Aplicación e Interpretación de la Tarifa del Impuesto General de Importación, otros de Reglas Generales de Carácter General del Manual de Procedimientos en la Dirección General de Aduanas, consideramos que todo ello retrasa las operaciones del Comercio Exterior acelerado al tránsito de mercancías.

Al no existir un reglamento legal único que rijan al servicio de mensajería, se hace más difícil el control y manejo de su actividad por parte de las autoridades ya que creemos que dificulta el desarrollo de estas empresas, pues este problema limita su tarea de entrega, teniendo como principal obstáculo las leyes y reglamentos que se imponen en el despacho aduanal de las mercancías, así como también su ruta fiscal autorizada que generalmente resulta molesto para el destinatario y el remitente, debido a que esta ruta no cubre sus necesidades de entrega acelerada y son las compañías extranjeras que por sus inversiones realizan mejor su servicio. Si hubiese un reglamento específico que regule a la mensajería se trabajaría en igual de condición que los demás servicios de transporte.

Por consiguiente viendo los problemas que afectan a las compañías, éstas están preparando un Reglamento de Paquetería y Mensajería junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que podría ser aprobada por parte del Ejecutivo Federal y ratificada por el Congreso de la Unión para 1997 de conformidad con la Asociación Nacional de Empresas Courier A.C. (ANMEC), quien es representante de las compañías dedicadas al manejo de mensajería nacional e internacional.

Los anteproyectos de ley han sido formulados desde 1993 y han sido tema de discusión, porque se siguen estudiando cambios y modificaciones, ya que hay ciertos criterios, intereses y lineamientos que afectan su servicio y no se han puesto de acuerdo en cuanto a las dimensiones, peso, y volumen que deben llevar las cajas o paquetes y del monto de las franquicias para que salgan libres las mercancías en la aduana.

2.3 FUNCION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT). PARA LA REGULACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Asuntos Jurídicos da concesiones y permisos a las empresas de mensajería para su negocio y se encarga de vigilar y supervisar el desarrollo que las compañías de mensajería y paquetería que van teniendo en el mercado nacional.

Asimismo esta Dirección de Asuntos Jurídicos se encarga de regular las funciones del transporte de mercancías, paquetes, envíos, etc., y que sean debidamente envueltos y rotulados conforme a las disposiciones de la secretaría cumpliendo así con el tipo de embalaje o empaque para su transportación a su destino final. Dichas disposiciones son establecidas por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sin embargo, podemos decir que al no existir un reglamento respectivo, "sólo se regula por medio de las disposiciones relativas a las especificaciones de la carta de porte contenidas en contratos de adhesión presentados a las solicitudes del servicio"(23). El reglamento sigue pendiente de aprobarse y aún es tema de discusión entre las autoridades.

Cuando las mensajerías utilizan las carreteras federales, los transportistas de carga protestan que están invadiendo su sector. Estos problemas han provocado un servicio costoso e ineficiente, lo que ha llevado a suspender el envío por trailer que daban las compañías extranjeras en el país, caso específico Airborne Express y UPS.

2.3.1 RELACION DE LA MENSAJERÍA EN EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO.

"Las empresas extranjeras llegaron a México antes de la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC). Las primeras en llegar fueron DHL y Federal Express, que se encargaron de la mensajería internacional, pero sin grandes pretensiones en el mercado doméstico"(24). Fue un hecho que cuando llegaron las primeras compañías de mensajería a nuestro país, fue una novedad y que estas compañías no conocían el mercado nacional, así que sólo se encargaban de los envíos internacionales, dando el servicio de entrega rápida, confiable y a cualquier destino internacional hasta domicilio, lo que abrió las puertas para las demás empresas internacionales.

"El servicio de mensajería y paquetería no se negoció bien en TLC., aparentemente lo que en un momento era muy claro, cuando se llegó a los detalles no fue tal"(25). No previeron el auge que tendrían estas empresas dedicadas al negocio de distribución de envíos, lo que ha llevado a una lucha entre compañías nacionales e internacionales por mantener sus privilegios o de penetrar en cada rincón del país, por consiguiente se presiona a las autoridades para que regule el servicio.

También no se mencionó la diferenciación entre este sector con el de carga, y compañías como UPS, quiere abarcar estos dos sectores en México como lo realiza en Estados Unidos. No existe la misma facilidad de circular y brindar servicio a transportistas de carga por el territorio de Estados Unidos, así que muchas compañías dedicadas al negocio de mensajería ofrecen estos servicios sin respetar a los transportistas nacionales.

(23) Información Dinámica de Consulta. "Empresas de Mensajería <Alternativas de Importación>" p. 100

(24) Therés, García. Op. cit. p. 17.

(25) Hernández, Jaime. "Mal negociado en el TLC, el servicio de mensajería". EL Financiero. p.17

"Las empresas de mensajería y distribución comenzaron a aparecer en el mercado mexicano, pero no existía ninguna ley que las regulara. Al entrar en las negociaciones del TLC, las autoridades negociaron el apartado de carga extranjera y doméstica, pero no existe un apartado específicamente para paquetería y mensajería, por lo que se da por sentado que existe libertad total para que las compañías foráneas operen en todo el país, sin restricción alguna. Después de este error, las autoridades anunciaron la Nueva Ley de Puertos y Caminos, que ya cuenta con un apartado de mensajería y paquetería, pero que volvió a dejar escollos en el camino, ya que el reglamento para este sector sigue pendiente y no se ha dado a conocer"(26). Se espera que se apruebe para 1997 que especificarán los lineamientos a los que deben sujetarse.

La relación entre carga y mensajería, es que cuando las compañías mueven su paquetería al interior del país en grandes camiones o trailers, se les acusa de que están efectuando prácticas desleales e invasión del servicio de carga en lugar de abocarse al de mensajería para la cual fue creada.(27) Con el siguiente cuadro podemos ver el mercado a reglamentar:

		MENSAJERIA
1.LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO)		PAQUETERIA
	FERROCARRILES	
2. CARGA)	TERRESTRE	UNIDADES DE CARGA.
	AEREA	

(Fuente: SCT)

Dentro del área de carga existen dos apartados, el de carga extranjera y el de carga doméstica, el primero esta restringido y el segundo no entró en las negociaciones del TLC, con lo cual se otorga total libertad a las empresas del exterior para operar el negocio de la mensajería.

(26) Theres, García. Op. cit p. 17

(27) Las empresas de mensajería también cuentan con el servicio de carga aérea, que viene siendo un tema aparte por su interrelación con carga terrestre.

"Las autoridades sólo volvieron la vista a este sector cuando la firma UPS comenzó a mostrarse más agresiva para trabajar en toda la República y se encontró con fuertes limitaciones en el sector de carga. Fue entonces cuando recurrió a las autoridades estadounidenses y se inició la presión para el gobierno mexicano, que sólo ha mostrado indecisión y poca eficiencia para poner orden en este sector"(28). Pero, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, la Asociación Nacional de Empresas Courier y las propias compañías del sector, han tratado de solucionar el problema y en ocasiones se han tenido que enfrentar a las autoridades en forma firme y decidida, toda vez, que siguen dándoles más y más facilidades a las compañías extranjeras. Nuestras autoridades siguen sin comprender que deben legislar de inmediato, lo relativo a la mensajería, en lugar de seguir adicionando y modificando la legislación en materia de transporte.

Sin embargo existe en nuestro país desacuerdos en cuanto a las negociaciones del Tratado de Libre Comercio (TLC), por parte de empresas nacionales de mensajería por la existencia de trabas que ha impuesto nuestro país vecino Estados Unidos, referente a la introducción de estas compañías por su país. "Las empresas nacionales de mensajería y paquetería nunca fueron consultadas en las negociaciones del (TLC), por lo que el gobierno federal negoció a sus espaldas y ahora compañías extranjeras, particularmente de Estados Unidos, operan en México con 100% de capital poniendo en desventaja a las del país"(29). Las ventajas que tienen las empresas internacionales en México y el capital que mueven son amplias y excelentes, con un gran número de clientes que muchas de las empresas nacionales no tienen y que les sería muy difícil tener.

"No se busca proteger el mercado doméstico de mensajería y distribución, sino regularlo para que opere bajo un marco legal justo...sus quejas tienen fundamento en un afán por atraer la inversión extranjera y por apresurar la apertura del mercado mexicano. Al olvidar definir el sector, las empresas de mensajería del exterior han tenido carta abierta para trabajar en el país sin limitación alguna. Si a esto se le agregan las carencias y las deficiencias que prestan el Servicio Postal Mexicano, se tiene un mercado altamente rentable que no puede ser desaprovechado y que es la manzana de la discordia entre mexicanos y extranjeros"(30). Es muy notorio ver que empresas extranjeras atraen el mercado nacional y desplazan a muchas mensajerías nacionales, ya que ofrecen mejor servicio de recolección y entrega en menor tiempo y más lugares, en donde las compañías nacionales no tienen cobertura.

Pero hay que agregar que las compañías internacionales como UPS, sólo están esperando que les autoricen transportar mercancías por trailer con mayor peso y volumen, para continuar dando el servicio en nuestro país, cosa que para las compañías nacionales entrar en Estados Unidos, representa una serie de trámites, requisitos, costos y dinero, lo que hace imposible penetrar en esa frontera vecina.

(28) Idem

(29) Hernández, Jaime. Op. cit. p. 10

(30) Therés, García. Op. cit. 12

Por eso los transportistas mexicanos protestaron y pidieron que: "se declare una moratoria de dos años para la entrada en vigor de las normas que regularán el libre tránsito de camiones de carga entre México y Estados Unidos... dado que existen más desventajas que ventajas para los mexicanos. La prórroga del TLC será benéfica para prepararnos y para que la economía se recupere"(31), esto, pensamos permitirá que se delimite adecuadamente el servicio de carga y de mensajería dentro de las nuevas negociaciones dentro del mismo acuerdo .

2.3.2 PROYECTO DE REGLAMENTO DEL SERVICIO DE PAQUETERIA Y MENSAJERIA EN CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL.

Lo que pretenden la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Asociación Nacional de Empresas Courier, A.C., junto con las salvaguardas de la CANACAR, es delimitar adecuadamente el servicio de mensajería dentro del Proyecto(32), en donde se tiene contemplado lo siguiente:

- Que el paquete tenga un peso máximo de 50 kilogramos, aunque la CANACAR propone 40 kilogramos (punto que sigue en discusión). Actualmente las diferentes compañías no tienen un peso específico y cada compañía acepta diferentes pesos, como es el caso de Estafeta que acepta hasta 70 kg. y Aeromexpress que como máximo acepta para mensajería 10 kg. Se debe de especificar los pesos máximos, para no realizar practicas desleales con otros servicios como el del correo y de carga(33).
- Que el paquete tenga una limitación en sus dimensiones. Se propone 50 cm. de lado y no está contemplado en este proyecto. Se debería agregar las dimensiones mínimas y máximas para los sobres y paquetes, para no confundirlo con el correo postal.
- Que no se autorice el envío de más de diez paquetes de un mismo remitente a un mismo destinatario.
- Que los vehículos que utilicen sean de carga útil hasta cuatro toneladas y obtengan permiso para circular, placas y tarjeta de circulación y deben de portar el nombre comercial de la empresa, con el logotipo, el color de las unidades debe ser blanco (excepto UPS, quien es la única que mantienen unidades de color café) además deben llevar sus unidades la leyenda "Servicio de Paquetería y Mensajería", con su domicilio y datos para identificarlos. Los vehículos de carga útil de hasta una tonelada no requerirán los permisos para circular.
- Que por cada paquete, documento, mercancía y envío, el permisionario deberá expedir una carta de porte, que contendrá por lo menos:
 - * Número de guía house o casera.
 - * Nombre o razon social del remitente y del destinatario.
 - * Domicilio del remitente y del destinatario o consignatario completos, anotando número telefónico por si fuera necesario para su pronta localización.
 - * Fecha en que se contrata el servicio.
 - * Peso del paquete, medidas y número de paquetes, cajas, bultos o sobres.

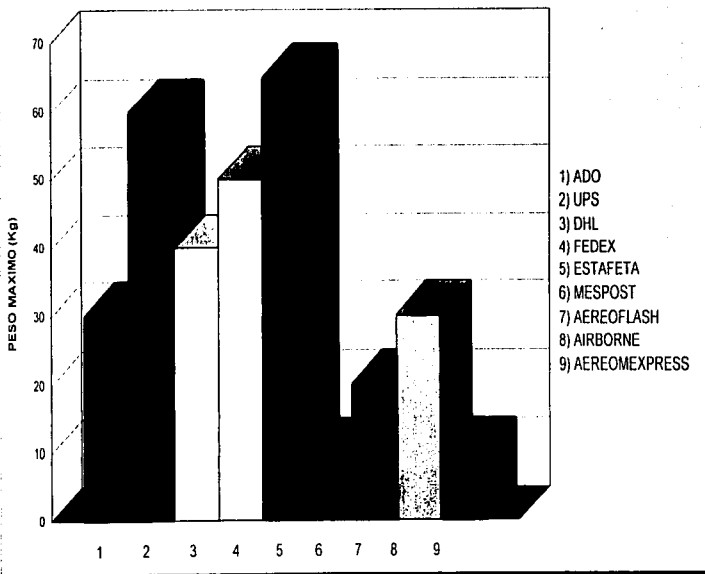
(31) Ramos Guadalupe "Pedirán transportistas diferir dos años la apertura del sector". *El Economista* p 29

(32) Ver anexo 1

(33) Ver grafica 1 p 37 en donde se puede observar los tiempos de entrega de las principales compañías de mensajería.

GRAFICA 1

PESOS MAXIMOS ACEPTADOS POR GUIA AEREA



FUENTE: Cuadro elaborado por las autoras con base a los informes proporcionados por el departamento de servicio al cliente de las compañías : ADO, UPS, DHL, FEDEX, ESTAFETA, MESPOST, AEREOFLASH, AIRBORNE y AEREOEXPRESS.

- * Valor de la mercancía o poner sin valor comercial.
- * Condiciones de manejo (prepagada o por cobrar, de oficina a oficina, de puerta a puerta o de aeropuerto a aeropuerto).
- * Condiciones en las que se indemnizará al remitente en caso de retraso en la entrega, lo que no había sido contemplado con anterioridad. Sólo en el servicio de carga se responsabiliza por medio de un seguro.
- * El permisionario será responsable por el retraso en la entrega, en caso de pérdida, robo, extravío, daños, faltantes o destrucción de los paquetes, pero no cuando el remitente haya proporcionado información incorrecta o incompleta en la guía.
- * Respecto a las dimensiones físicas de los mensajes o documentos, no está contemplado dentro del proyecto para el servicio de mensajería expedido por la Secretaría de Comunicaciones, sobre cuales deben ser las dimensiones y medidas para los sobres y de cual será el ancho máximo, se calcula que debe ser de 324 milímetros y de ancho mínimo 81; el largo máximo de 458 y el mínimo de 114 milímetros, además de tener un peso máximo de cien gramos.

Debería de tomarse en cuenta este punto, ya que no existe una ley que estipule las medidas de los sobres de mensajería hasta el momento, sólo existen acuerdos dentro de la concesión que le da la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a las empresas de mensajería para no dañar al servicio que realiza el Servicio Postal Mexicano quien si tiene una ley que lo reglamenta y el cual tienen permiso de enviar cartas en sobres pequeños marcado por la ley y con timbres postales lo cual hace la diferencia con las mensajerías.

* No contemplan las tarifas de los servicios, lo que da como consecuencia la liberación de precios entre las compañías de mensajería.

Sin embargo, a pesar de las presiones para la publicación de dicho reglamento, sigue pendiente su aprobación por parte de las autoridades gubernamentales y las no gubernamentales. Se continúa en discusión el proyecto de reglamento, y aún así el gobierno viendo el auge del servicio, no toman su importancia que debiera. Muestra de ello, que dentro del "Programa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 1995-2000, no ocupa una sola línea acerca de la creación de un reglamento de paquetería y mensajería, y sólo se refiere a este rubro de manera indirecta"⁽³⁴⁾, esperamos que sea aceptado por fin como ya hemos mencionado en 1997.

"El reglamento de mensajería y paquetería...debe contener <límites claros> para impedir prácticas desleales, en donde se delimite el tamaño de los paquetes para que no se confunda con el de carga y no se afecte este mercado"⁽³⁵⁾. Hablar del tamaño de los paquetes es muy importante y es bueno que se haga esa diferencia dentro de la reglamentación a este servicio, porque han entrado en competencia con los transportistas de carga quienes se quejan de invasión de estas empresas a su sector y temen desaparecer del mercado.

(34) Hernández, Jaime Op cit p 17

(35) Hernández, Jaime Op cit p 10

2.4 REGLAMENTACIÓN DENTRO DE LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO (SHCP) PARA EL DESPACHO ADUANERO EN EMPRESAS DE MENSajerías.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, es una institución que tiene la facultad de realizar auditorías fiscales, percibir derechos, cuotas y aprovechamientos, la recaudación de impuestos a personas físicas y morales por las distintas actividades realizadas en México; asimismo, la de integrar al padrón de contribuyentes para cubrir los gastos del erario federal. Una de sus funciones primordiales es la de regular la operación de las aduanas en el país, emitiendo para ello una serie de leyes, reglamentos y disposiciones. Para tal efecto, y en coordinación con la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), regula el servicio y despacho aduanal y, a través de sus diferentes direcciones y organismos descentralizados, vigila que se cumplan estos propósitos y cuando estos lineamientos no son respetados, se establecen las sanciones correspondientes.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público se divide en varias Direcciones, pero sólo nos interesa mencionar a dos de ellas, encargadas del control y vigilancia del servicio de mensajería, las cuales son:

- * La Dirección General de Ingresos, y
- * La Dirección General de Aduanas.

La Dirección General de Ingresos, tiene la facultad de percibir el pago de impuestos, tanto nacionales como el pago de derechos al comercio exterior.

La Dirección General de Aduanas, se encarga de supervisar, controlar y vigilar los procedimientos aduanales, en las diferentes aduanas, que se llevan a cabo en nuestro país, en el momento de ingreso o egreso de una mercancía.

La base principal en la que se rige la actividad aduanal y el pago de los impuestos del servicio al comercio exterior, se da en el Manual de Procedimientos, para la Dirección General de Aduanas, y en la Ley Aduanera donde se habla del despacho aduanal. Ahí se habla de los requisitos y procedimientos para las empresas de mensajería en el Capítulo Decimonoveno, que habla del Despacho Aduanero de Mercancías Transportadas como Mensajería y Paquetería Internacional.

Aquí no se menciona sobre las franquicias, como sucede en el servicio postal mexicano y como para las líneas aéreas para pasajeros, lo que representa un problema para las empresas de mensajería, porque se sujetan a las diferentes disposiciones marcadas por la ley para el despacho de mercancías, sólo se habla de algunas mercancías que son exentas de aduana y de que realicen despacho aduanal como son: el servicio de correspondencia y de algunos documentos. Esto dificulta aún más la tarea que tienen las compañías dedicadas al servicio de mensajería.

Es muy probable que cuando se pongan de acuerdo las autoridades de nuestro país y las empresas de mensajería en la definición del servicio y la puesta en marcha de una ley que reglamente al mismo, será posible que aparezca el sistema de franqueo para las mercancías que se transportan por dicho servicio, para agilizar la actividad de estas empresas.

2.4.1 DIFERENTES REGLAMENTOS QUE INTERVIENEN EN EL DESPACHO ADUANAL

"Si bien la Ley Aduanera en vigor contempla en varios artículos la posibilidad de introducir o extraer mercancías a través de estas empresas, lo cierto es que no existe una suficiente regulación de las mismas, limitándose a establecer algunas disposiciones aisladas"(36). Las disposiciones aisladas que regulan el servicio de mensajería se correlacionan con otras leyes o reglamentos que se encuentran en la Ley Aduanera y su Reglamento, Tarifa de Impuestos General de Importación y Exportación y en la Resolución de Comercio Exterior, las que nombraremos a continuación.

TARIFA GENERAL DE IMPORTACION Y EXPORTACION

Una de las principales características de la mensajería, es el de mover muestras y muestrarios. Con forme a la Regia Novena de esta Tarifa General, se aplica una clasificación especial por su naturaleza no se considera mercancías: las muestras y muestrarios que por sus condiciones carecen de valor comercial.

Se entienden que no tienen valor comercial:

- Las que han sido privadas de valor mediante operaciones físicas de inutilización que eviten toda posibilidad de ser comercializadas.
- Las que por su cantidad, peso y volumen u otras condiciones de presentación, indique sin lugar a dudas que sólo pueden servir de muestras o muestrarios.

Por lo tanto no necesitan pagar impuestos o permisos especiales y se debería de permitir su importación bajo una franquicia, que establezca el peso y la cantidad en piezas que saldrán libres de trámite aduanal, obviamente con sus facturas que informen que carecen de valor comercial y se debe contemplar en el Proyecto de Ley para las mensajerías.

RESOLUCION MISCELANEA DE COMERCIO EXTERIOR

Se establece la posibilidad de que las empresas de mensajería puedan liberar conforme a la Reglas Generales 49 Fracción VIII., 59, 60 y 61 por medio de un apoderado aduanal y a través de un pedimento global a las tasas siguientes:

(36) "Información Dinámica de Consulta" Op. cit. p 100

Sobre la Regla 49, se habla que en caso de importaciones es necesario estar dentro del padrón de importadores y en la Fracción VIII, se indica que las empresas de mensajería sólo podrán importar mercancías que no excedan de una cantidad equivalente en moneda nacional a mil dólares de los Estados Unidos o su equivalente en otras monedas extranjeras. Actualmente, en las mesas de trabajo de la ANMEC, se está luchando por que las autoridades les permitan las importaciones sin límite de cantidad, porque en la práctica los clientes solicitan que sean las propias compañías que realicen los trámites aduanales, sin la necesidad de contactar a un agente aduanal.

La Regla 59 nos habla sobre en que casos las mensajerías podrán pagar los impuestos al comercio aplicando la tasa del 38.92% global, siempre que en caso no se exceda del límite de unidades que en ella se establece:

Juguetes electrónicos	20
Ropa y accesorios	10 pzas.
Calzado	30 pares
Equipo deportivos	10
Motocicletas y bicicletas	10
Aparatos electrodomésticos	5 pzas. de c/u
Partes de equipo de cómputo	50
Equipo de profesionistas	10 jgos.
Herramientas	20 jgos.
Objetos de arte, de colección o antigüedades	3 pzas.
Bisutería	100
Joyería	15
Discos, cassettes o discos compactos	50
Libros	150
Bebidas alcohólicas	24 litros

Dentro de la misma regla 59, nos dice que cuando se trate de bebidas alcohólicas en lugar de aplicar la tasa preferencial del 38.92%, se aplicará desde 68.78% hasta 122.27% dependiendo su graduación alcohólica.

Para importaciones de calzado, artículos de talabartería, peletería artificial, prendas y accesorios de vestir, se aplicará la tasa 56.17% para importar estos artículos.

Conforme a la Regla 60, las empresas de mensajería podrán optar por pagar los impuestos al comercio exterior aplicando la tasa del 23.97% cuando las mercancías:

Ostentem marcas, etiquetas o leyendas que las distingan como originarias de países partes del TLC o el Acuerdo de Complementación Económica con Chile o se presente certificado de origen.

Tratándose de la importación de bebidas alcohólicas, en lugar de aplicar la tasa global del 23.97%, las empresas de mensajería aplicarán desde 53.84% hasta 107.32% según la graduación alcohólica.

Conforme a la Regia 61 las condiciones para que las empresas de mensajería puedan pagar los impuestos al comercio exterior aplicando la tasa del 25.12% por mercancías que importen bajo la siguiente condición:

Ostenten marcas, etiquetas o leyendas que las distinguan como originarias de países partes del tratado de libre comercio celebrado entre los Estados Unidos Mexicanos, la República de Colombia y la República de Venezuela; tratado de libre comercio celebrado entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Costa Rica y Bolivia.

LEY ADUANERA

Se establece en el Art. 172 que los apoderados aduanales, se encargarán del despacho de mercancías de comercio exterior para las empresas de mensajería y paquetería por ellas transportadas.

REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA

En el Art. 193, se menciona que las empresas de mensajería promoverán por conducto del apoderado aduanal, siempre que el valor en aduana por consignatario no exceda del equivalente en moneda nacional a cinco mil dólares.

Tratándose de exportaciones no se aplicarán las limitaciones en el monto del párrafo anterior.

Actualmente las empresas de mensajería están en pláticas con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como con Hacienda para conseguir se amplíe el monto de las importaciones hasta \$10,000.00 usd, de igual forma están tratando de que entre dentro de las Reglas de Carácter General como tal actividad, lo que sería beneficioso para los clientes porque así el apoderado aduanal tendrá más oportunidad de realizarle sus trámites, sacar más pedimentos globales, y cada vez, será innecesaria la presencia o auxilio de los agentes aduanales quienes entregan al cliente una cuenta de gastos muy elevada, lo que hace que se encarezca la importación y el servicio de mensajería por está actividad de desaduanamiento.

2.4.2 MARCO REGULADOR PARA EL DESPACHO ADUANAL EN EL SERVICIO DE MENSAJERÍA.

La base legal en que esta sustentada el despacho aduanal para las mensajerías, se encuentra precisamente en el Manual de Procedimientos para el Despacho de Mercancías y Paquetería Internacional, el cual se encuentra en el Manual de Procedimientos de Operación Aduanera del Área de la Administración General de Aduanas de 1996 en el Capítulo Decimonoveno⁽³⁷⁾. Fue creado por la Secretaría de Hacienda para regular y controlar el despacho aduanero de las mensajerías para su importación y exportación.

Dentro del Manual se establece que las mercancías que sean transportadas por mensajería y dependiendo su naturaleza se procederá como sigue:

- Cuando las mercancías sean transportadas por un empleado de la compañía como equipaje, éstas serán conducidas a la aduana con los engomados que las identifiquen para proceder a su ruta fiscal.

- Los documentos, piezas postales y periódicos, si podrán viajar con el empleado y se podrá despachar en las salas internacionales; generalmente salen sin pago de impuestos, lo que beneficia a las compañías para la entrega inmediata.

- Se entenderá como muestras las definidas en la regla novena de las complementarias para la aplicación de la Tarifa Ley del Impuesto General de Importación, porque han sido privadas de valor por medio de operación física de inutilización que eviten su comercialización o las que contengan un valor no mayor a \$50.00 usd.

- Las empresas de mensajería deberán de realizar la separación de las muestras y muestrarios de las mercancías en general, desde el origen o bien dentro del almacén fiscal antes de que se presenten al despacho aduanal.

- Tratándose de folletos, muestras y muestrarios se utilizará un pedimento global, aunque no es un formato oficial autorizado por la SHCP se permite que sea elaborado por empresas de mensajería por conducto del Agente o Apoderado Aduanal. Se utilizará para mercancías de diferentes consignatarios, pero cuyo valor unitario de cada mercancía sea inferior al equivalente en moneda nacional a doscientos dólares.

En este caso se anotará al pedimento el RFC asignado a la mensajería: EEDM930614781", y una fracción genérica de importación 9910001 ó 9810001 y de exportación 990100 ó 980100. Su clave del Régimen A1, para exportaciones e importaciones definitivas, que cumplen con todas las formalidades para el ingreso y salida de la mercancía del país. Además nos habla en referencia a que cuando sean diferentes los consignatarios o destinatarios, el pedimento amparará todas las guías exclusivamente de documentos, piezas postales obliteradas y periódicos; esta excepción no incluye diskettes de cómputo, cassettes, muestras, ni otros bienes distintos de los documentos y piezas postales señaladas.⁽³⁸⁾

(37) Ver anexo II

(38) Hacienda otorgó a las empresas de mensajería la facultad de realizar trámites a través de sus apoderados aduanales con las claves de pedimento A1 y T1 para importaciones definitivas, pero no les ha sido autorizado el que utilicen otras claves de regímenes aduanales que son aproximadamente más de 30.

Este procedimiento ha facilitado a las empresas de mensajería el despacho de sus embarques, al integrarse en un solo pedimento todos los embarques que se permiten, con lo cual se puede ofrecer la entrega en un día cuando los embarques son detenidos para trámite aduanal. Algunas compañías sí cobran por este trámite o incluyen el costo dentro del servicio prestado.

- Para las valijas cerradas que traen el distintivo que contiene la leyenda: "Mensajería Internacional, Documentos", se deberá presentar una "Declaración de importación de documentos" (formato AGA-15) firmado por el Agente o Apoderado Aduanal o por un empleado de la empresa, la cual podrá despacharse en la sala de pasajeros o pasar en el sistema aleatorio solamente una vez, si llegara a tocar rojo sólo se revisa un 10% del total de la valija sin ocupar demasiado tiempo, para que la empresa proceda a entregar el contenido de la misma, en caso de detectar irregularidades se procederá a levantar las actas de hechos que consten los un mismo embarque.

Cabe decir que es a partir de 1996, cuando se procede a elaborar este formato que da un trabajo extra a las empresas, pues antes todos los documentos pasaban sin revisión aduanal y solo entregaban el manifiesto donde se encontraban todas las guías de documentos. Ahora se debe elaborar el formato y entregar el manifiesto, dicho formato tiene la finalidad de que sean las mismas empresas que chequen que el contenido sean documentos y si el cliente envía otro artículo lo manifieste y pague impuestos. Este procedimiento no se pagan ningún impuestos lo que es benéfico para los clientes.

- Se podrá utilizar pedimento simplificado siempre que el valor unitario de la mercancía no exceda de cinco mil dólares o su equivalente en otra moneda extranjera, ni tampoco exceda del número de unidades máximas a importar que señalen las reglas citadas. Pero si se trata de otro tipo de mercancías que no estén enlistadas en las regla 59 de la Resolución Miscelánea de Comercio Exterior, que no habrá un límite de la cantidad de piezas a importar siempre y cuando no exceda a la cantidad señalada.

- Los embarques mayores de \$200.00 usd hasta \$5,000.00, se podrá despachar por medio de su apoderado aduanal y los que excedan de este valor, deberán ser despachados por un agente aduanal.

- En caso de que el importador sea persona física o moral que carezca de inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y del Padrón de Importadores y Exportadores de la República y no proporcione su RFC a la empresa, se le permitirá realizar el despacho aduanal, utilizando un RFC genérico para mensajerías, pero se sujetarán a las reglas fiscales las cuales nos dice:

* Que la mercancía no sea mayor a los \$1,000.00 usd

Está estipulado en la Ley Aduanera, que los embarque para que se puedan tramitar en un pedimento simplificado de importación el valor de la mercancía no debe ser superior a la cantidad de \$ 1,000.00 usd y no es deducible del impuesto sobre la renta, además de que no es necesario estar inscrito en padrón de importadores, esto bajo claves de documento que también están dados en la misma Ley.

* Utilizar un pedimento simplificado con clave T1, que se aplica a los pequeños y casuales importadores, el cual no es deducible de impuesto sobre la renta. Además de utilizar la fracción genérica correspondiente para mensajería, pagando una tasa global del 38.92% dada mediante reglas del Reglamento de la Ley Aduanera, aquí incluye el pago de arancel, el derecho de trámite aduanal e impuesto al valor agregado del 15% conforme a la ley del IVA para las aduanas del interior del país.

* Se sujetará conforme al cuadro que presenta la Regla 59 y si su mercancía requiera cumplir una restricción no arancelaria, tendrá que realizarlo aunque la fracción genérica no lo requiera.

Las claves de los RFC que se aplican a los pequeños o casuales importadores, son los siguientes:

CARACTERISTICA DEL DESTINATARIO

EXTR920901TS4	EXTRANJEROS (sólo si son menajes de casa)
EMB930401KH4	EMBAJADAS
OIN9304013NO	ORGANISMOS INTERNACIONALES
AADC930401KX7	AMAS DE CASA
MED930401U3A	MENORES DE EDAD
EJID930401SJ5	EJIDATARIOS
ESTU930401QZ7	ESTUDIANTES
EEDM930814781	EMPRESAS DE MENSAJERÍA (esta característica podrá utilizarse cuando el importador no esté en alguno de los otros supuestos)

- Cuando se detecten mercancías prohibidas que se pretendan importar o exportar, están obligados de poner a disposición de las autoridades aduaneras dichas mercancías de forma inmediata. Se entiende como mercancía prohibida, las que se enlistan en la página y también existen las mercancías peligrosas para el transporte, las cuales están restringidas enlazarlas por mensajería; esto de acuerdo a cada compañía, pues aún no se estipula en ningún reglamento.

- Tratándose de mercancías que fueron despachadas en la franja fronteriza y cumplieron con las restricciones para su transporte, la compañía deberá ampararlas con la documentación aduanera que compruebe lo anterior. Esto con el fin de que en el traslado no se tenga ningún problema de identificación por su cumplimiento de importación legal.

- Los embarques liberados serán dirigidos al módulo de selección aleatoria con su pedimento; si resulta "desaduanamiento libre", sin mayor trámite se procederá a transportarlas a su lugar de destino y si resulta "reconocimiento aduanero" se entregarán los pedimentos y se presentarán las mercancías para su revisión física junto con el pedimento por parte del vista aduanal un 10% de la mercancía en un lapso de dos horas, salvo que se encuentre irregularidades se procederá a reconocer el total de la mercancía y se levantará las Actas de Hechos correspondientes.

- Para la exportación cambia la situación, aquí el apoderado aduanal no tiene límite en cuanto al valor de las mercancías, contemplado en la Regla 193, Párrafo II del Reglamento Aduanal de la Ley Aduanera, el cual dice: "Tratándose de exportaciones no se aplicarán las limitaciones...al valor de las mercancías máximo que se puede importar por parte del apoderado aduanal"⁽³⁹⁾. Esto es importante porque no limita la tarea del apoderado aduanal, con lo cual la propia compañía puede realizar el despacho aduanal sin limitaciones a sus clientes.

- Se permitirá el ingreso de la mensajería y paquetería de exportación al recinto fiscal sin presentación del pedimento de exportación respectivo.

- La empresa de mensajería formulará por conducto de agente o apoderado aduanal un pedimento global a la exportación que ampare todas las mercancías en un solo embarque, utilizando RFC genérico para empresas de mensajería con su Fracción arancelaria genérica 98010001

Con lo anterior proponemos que se delimite bien las mercancías, si bien los documentos ya tienen su propio formato "AGA 15" se necesita formular los pedimentos especiales para muestras y muestrarios, artículos cuyo valor no pase de \$50.00 usd y a los artículos hasta \$200.00... pues actualmente se realiza el pedimento global para todas las mercancías cuyo valor no sobrepase los 200 00 usd y no se distinguen las mercancías que por su naturaleza no pagan impuestos o muestras que carecen de valor. Todas estas mercancías están pagando el 20% de impuestos aún si son exentas como son los libros.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Asociación Nacional de Empresas Courier, A.C. (ANMEC), reconocen que los cauces convencionales para la realización de operaciones de comercio exterior fueron rebasados por una demanda más exigente, por tal motivo se realice este reglamento, que aún necesita ciertos cambios que permitirá a las compañías trabajar en igualdad de condiciones y de agilizar el trámite aduanal para las mercancías transportadas por este medio tan importante en nuestros días.

2.4.3. MENSAJERIAS: "ALTERNATIVAS DE EXPORTACION E IMPORTACION".

"Colocar una mercancía en el exterior no significa necesariamente exportar. Vender en mercados foráneos es algo mucho más complejo que requiere preparación de mercados o la visualización de los mismos, inversión y tiempo"⁽⁴⁰⁾. Se requiere de un gran esfuerzo de búsqueda de oportunidades en el exterior, de clientes, de mercado y de precios para que se puedan dar las importaciones y exportaciones, con esto facilitaría el comercio internacional además de saber cuáles son los procedimientos aduanales que permite la facilidad de los trámites aduanales y no dejar hasta el último momento los requisitos para su despacho aduanero, con lo cual causaría almacenajes innecesarios.

(39) Compendio de Disposiciones sobre Comercio Exterior 96, p. 64

(40) Carrasco, Jorge. "¿Sabe México exportar?". Mundo Ejecutivo, p. 62

A los mercados internacionales no se llega o se intercambia con ellos por medio de decretos, ni de un momento a otro, esto requiere tiempo, calidad, de la oferta y la demanda de productos; además en México existe un gran problema de organización entre los propios empresarios que hace más difícil la tarea del exportador y del importador. No sólo no se ponen de acuerdo entre sí, sino que compañías medianas con oportunidad de exportar ni siquiera cuentan con un verdadero departamento de exportación especializado que se encargue de investigar las formas o requisitos con los que deben cumplir internacionalmente, es más ni están informados a qué oficinas deben acudir para la orientación correcta y que les ofrece los datos y documentos necesarios para su mejor exportación.(41)

Cuando una persona importa o exporta, no tiene problemas cuando envía documentos, correspondencia, muestras y muestrarios (sólo se permiten 3 por cada artículo); pero, al enviar otro tipo de artículo y/o solicitar pedidos en servicio de entrega de puerta a puerta, se tienen que conocer cuales son los procedimientos a seguir, pero muchas veces hasta el cliente se enoja al enviar una carta poder para la liberación de aduana de una mercancía, al aludir que no enviara nada porque el embarque es suyo y con sólo autorizar de palabra y por vía telefónica a los Agentes o Apoderados Aduanales piensa que ya puede proceder con la operación y que está cumpliendo con los requisitos necesarios.

Los siguientes ejemplos muestran cómo se entiende erróneamente el servicio de mensajería por los clientes al solicitar por un servicio:

- Si se envía cualquier cosa sin importar el valor de factura, y se envía como un servicio de puerta a puerta, ésta se entregará sin ningún problema.
- Si se lleva una mercancía a alguna oficina de mensajería, esta se encargará de comercializarlo y venderlo.
- Cuando se detiene una mercancía para despacho aduanal, la compañía de mensajería tiene que realizar todo el trámite aduanal sin molestar al cliente, pues contrató un servicio de puerta a puerta y pago todo el servicio desde origen y por lo mismo ésta tiene la obligación de pagar los impuestos.
- Al importar artículos exentos (como ejemplo los libros), no causarán ningún impuesto.

En este caso los artículos exentos de impuestos, si realizan trámite normal pagando sólo el DTA (derecho de trámite aduanal) e IVA (impuesto al valor agregado), es decir, la fracción está exenta de pago de impuestos al comercio exterior, pero, al ingresarlos al país algunos sí son ocupados para comercializarse y es por eso, que si tienen que realizar operación de importación a través de un pedimento, ya sea por el simplificado por medio de Agente o Apoderado Aduanal según el valor que tenga su factura comercial.

(41) La mayor parte del punto 2.4.3 es producto de nuestra experiencia en el ramo por más de 4 años, sobretodo por estar en el puesto de servicio al cliente, donde comprobamos que existe desinformación para trámites aduanales a pesar de que realizan importaciones y exportaciones.

Para muchos clientes es difícil entender porqué si muchas mercancías están exentas de impuestos y fueron detenidas para trámite aduanal, tienen que hacer despacho aduanal, y sobre todo porqué llenar tantos requisitos para algo tan pequeño y por el cual se pago el servicio de entrega a domicilio.

Se les informa que si, efectivamente está exento de impuesto, mas no está exento de aduana, así que tiene que cubrir los pagos correspondientes por la internación de su mercancía y que todos lo que se transporta por mensajería, esta sujeta a revisión aduanal y que su forma de internación al país, tiene diferentes formas (el despacho aduanal que se aplica a las mensajerías, se verá mas detalladamente en el capítulo III).

Con todo lo anterior se necesita informar a los cliente, que si bien las compañías realizan el servicio de puerta a puerta, estas tiene que pasar por muchos trámites desde el transporte hasta el pago de impuestos y que no solo se traslada una mercancía con solo el hecho de pedir el servicio.

Creemos que sería importante el informar lo que realmente significa el servicio de mensajería con sus límites y alcances en todos sus servicios dentro del Manual de Procedimientos para el Despacho Aduanal para las Mensajerías en una publicación a la mano de los clientes, ya que el manual solo se puede comprar en la Cd. de Querétaro y vale aproximadamente \$2,000.00 pesos.

2.5 LA FUNCION DE LAS ORGANIZACIONES NO-GUBERNAMENTALES EN APOYO AL SERVICIO DE MENSAJERIA.

El sector de servicios de transporte por medio de mensajería es importante contribuyente del vibrante intercambio comercial mundial. Al agilizar el movimiento de documentos y paquetes urgentes a través de la frontera, las compañías especializadas en este sector no sólo se ayudan entre ellas mismas, sino a los embarcadores y a las economías de los países que sirven; por eso surgen las asociaciones internacionales y nacionales, que permiten equilibrar y que luchan por una legislación que asegure un transporte en igualdad de condiciones, de modo que los remitentes y destinatarios de embarques por mensajerías internacionales, y el comercio internacional en general puedan obtener beneficios económicos de la competencia e innovación en la distribución de este tráfico.

Es importante el crecimiento que día a día están obteniendo las empresas de mensajería en el mundo y el gran número de embarques que se mueven por este medio y los lugares a que llegan en tan poco tiempo, lo que permite el acelerado crecimiento económico para algunos países que dependen del servicio por la agilidad y rapidez de entrega de mercancías y documentos urgentes en el mundo, que otro tipo de transporte no puede realizar, de ahí la necesidad de organizarse y de la creación de asociaciones que permitan tener un desarrollo igualitario y que defiendan los intereses de las empresas involucradas en este negocio.

2.5.1 LA ASOCIACION NACIONAL MEXICANA DE EMPRESAS COURIER, A.C. (ANMEC).

Los antecedentes de la Asociación los encontramos con los intentos de asociarse en 1986, pero es hasta el mes de Septiembre de 1992 en que las compañías de mensajería se asocian y crean la ANMEC. Son parte de una nueva e importante industria de servicios que está en constante evolución desde hace 20 años. Se unen para defender sus intereses en el gremio y, sobre todo, luchan por una reciprocidad internacional en lo que respecta a la franquicia de liberación de mercancías de bajo valor sin pago de impuestos, y exentos de aduana, pues en México no está estipulado hasta cuánto es el monto, como lo hacen en Estados Unidos que otorgan \$ 200.00 usd., y en Canadá \$ 30.00 usd.

También luchan por la publicación de un Reglamento que ayude a trabajar en igualdad de condiciones a todas las asociadas y delimiten los servicios de mensajería y carga.

Los socios fundadores son los siguientes:

- D.H.L.
- FEDERAL EXPRESS
- MEXICANA
- U.P.S.
- MEX-COURIER
- EUE
- ENVIOS ADO
- REDPACK
- AEROFASH
- AIRBORNE EXPRESS
- AEROMEXPRESS
- O.C.S.
- SKYPACK
- WORLD COURIER.

Actualmente existen más miembros que la componen y que tienen prestigio dentro de esta Asociación. Es por eso que crece más la necesidad de legitimar esta actividad y saber cuál será el futuro para las empresas asociadas, que se ven afectadas por el crecimiento de este negocio. La apertura comercial es más grande y la preocupación por que se reglamente es cada día más urgente.

2.5.2 LA CONFERENCIA DE COURIER-AEREOS DE AMERICA (ACCA).

"Es una Asociación gremial que representa los intereses de los integrantes de la industria internacional. Entre sus miembros se incluyen U.P.S., Federal Express, D.H.L. y otras cien empresas más"(42). Estas empresas se especializan en la entrega de paquetes urgentes y los de alto volumen. En Estados Unidos, son responsables de hasta 10,000 entradas de aduana cada día. La industria anticipa que los volúmenes mundiales se incrementarán durante los próximos años, especialmente para México y Canadá como resultado del T.L.C.

(42) s/a "Procedimientos establecidos de Aduana para paquetes/Cargo Expreso". Folleto (ACCA).

Desean el establecimiento de regulaciones y procedimientos aduanales uniformes en Canadá, México y Estados Unidos y se han opuesto a las regulaciones discriminatorias que afectan envíos de correspondencia y documentos.

2.5.3 CONFERENCIA LATINOAMERICANA DE EMPRESAS COURIER (CLADEC).

"La industria de servicios courier es un importante contribuyente del vibrante intercambio comercial Latinoamericano. Al agilizar el movimiento de documentos, paquetes pequeños y carga urgente a través de las fronteras, las compañías de servicios courier no solo se ayudan a sí mismas, sino a los embarcadores y a las economías de los países que sirven" (43).

"Esta Asociación surgió con el fin de asegurar la continuación y mejoramiento del sector de mensajería en Latinoamérica y así, en 1991, un grupo de compañías fundan la CLADEC, que es una entidad sin fines lucrativos"(44). Está incorporada bajo las leyes de la República de Panamá y dedicada a proteger y promover los intereses de este sector y los usuarios.

Los fines principales de la Conferencia Latinoamericana son:

- Cooperar con las agencias gubernamentales apropiadas para desarrollar las leyes nacionales e internacionales que sean competitivas con relación a todos los proveedores del servicio.
- Informar y educar a las personas ajenas a la Asociación en relación con la industria del transporte internacional. Se debe principalmente informar a las autoridades aduanales la importancia del transporte de mensajería para facilitar el comercio internacional.
- Fomentar las prácticas comerciales que protejan los intereses de los usuarios y proveedores.
- Informar al público en general de todo lo relacionado con la industria del transporte por mensajería internacional. El punto más importante; se debe conocer sus alcances y límites de transporte y no confundirlo con otros
- Servir como un foro para el desarrollo en los asuntos legales y reglamentarios que sean adecuados para una posición uniforme de la industria.

La industria de servicio de mensajería es un importante contribuyente del vibrante intercambio comercial latinoamericano, por eso surge esta Asociación, con el fin de asegurar la continuación y mejoramiento de estos mutuos beneficios.

Los fines anteriores es una clara muestra de la asociación por informar al público usuario los servicios y mejorar los reglamentos existentes, por eso esta asociación es una de las principales a nivel internacional y realiza foros constantes que permiten conocer los avances en otros países, para así realizar un funcionamiento más ágil y homogéneo en el mundo.

(43) s/a Expresiones CLADEC "Abre la puerta a la oportunidad". folleto (CLADEC).

(44) Ibidem.

CAPÍTULO 3

MECANICA OPERATIVA DEL DESPACHO ADUANERO A TRAVES DE EMPRESAS DE MENSAJERIA.

En el presente Capítulo abordaremos lo relativo al proceso del despacho aduanero de las mercancías transportadas por servicio de mensajería tanto en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca como en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, toda vez que hemos considerado que dichos aeropuertos son representantes del tráfico de mercancías y envíos más importantes que existen en nuestro país y que son utilizados por las principales compañías de mensajería internacional.

Después de la Segunda Guerra Mundial se da el surgimiento de grandes compañías en el ramo de la mensajería, que poco a poco empiezan aparecer en todo el mundo, llegando a nuestro país en los años 70's cuando se dan los primeros servicios internacionales por parte de DHL (DALSEY-HILLBLOM-LYNN "iniciales de los fundadores de esta compañía) llegando al aeropuerto de la Ciudad de Toluca y posteriormente al de la Ciudad de México, no obstante, al inicio de los 80's es cuando empiezan a tener auge las grandes compañías internacionales y nacionales, como es el caso de UPS, AIRBORNE EXPRESS, FEDERAL EXPRESS y ESTAFETA entre las principales, de igual manera se da un crecimiento en tráfico de documentos y paquetes por las aduanas del país, dando paso una problemática por el manejo de las leyes para regular a este nuevo servicio.

Dentro del servicio de mensajería hablaremos de la problemática a la que se enfrentan los despachos aduanales, los cuales realizan tanto los Agentes y Apoderados Aduanales; y dentro de estos mismos de las restricciones arancelarias y no arancelarias a las que se sujetan las mercancías que son transportadas por este servicio, así también se hará mención de los reglamentos aduanales de Estados Unidos de manera genérica, para entender porque las entregas de las mercancías que se realizan hacia ese país vecino son mucho más rápidas que las que se llevan a cabo en la República Mexicana.

Es importante decir que el papel que actualmente juegan las mensajerías internacionales en el comercio internacional es relevante y, destacable su labor, ya que es muy notorio el crecimiento que día a día van adquiriendo estas empresas en México y en el mundo entero, muestra de ello son las compañías internacionales UPS y DHL, que son estas las que más se destacan en este negocio, por los grandes volúmenes que mueven a diario y por el número de aviones con los que cuentan para el traslado de envíos tanto en nuestro país como en el resto del mundo. Pero sobretodo, porque los tiempos de entrega que ofrecen y el rastreo internacional para localizar algún envío, además de proporcionar la prueba de entrega de inmediato por vía telefónica sin que el remitente tenga que ir a buscarla.

El servicio que brindan las empresas de mensajería lo realizan de manera completa desde el momento de la recolección a domicilio del cliente o remitente⁽⁴⁵⁾ hasta la entrega del mismo embarque a domicilio o negocio según el caso del destinatario, el procedimiento incluye la recolección, volarlo al lugar de destino o transportarlo al aeropuerto más cercano al cliente, pasarlo por aduana, tramitar su liberación si es que se requiere despacho aduanal (es decir que el avión tiene una ruta fiscal determinada o autorizada para entrar o introducir las mercancías para que estas a su vez sean revisadas previamente por las autoridades nacionales y los representantes de la compañía de mensajería, si estas resultan detenidas para pagar derechos al comercio exterior o cumplir con regulaciones arancelarias y no arancelarias) y por último entregarlo al domicilio del consignatario⁽⁴⁶⁾ o destinatario⁽⁴⁷⁾, es aquí cuando termina la tarea de la empresa de mensajería, cumpliendo así el objetivo de servicio de entrega de puerta a puerta.

Por lo tanto dentro del despacho aduanal de mercancías hablaremos del servicio de importación y del servicio de exportación, también se mencionará quiénes son las personas físicas o morales que intervienen en el despacho y de la forma de como se llevan a cabo dichos trámites y bajo que normas jurídicas se rigen los despachos tanto en la aduana de la Ciudad de Toluca como en la Ciudad de México. También se tocarán puntos referentes a la documentación y requisitos con los que debe cumplir el importador o el exportador cuando se realice cualquiera de estas dos actividades en la aduana.

Existen varias formas de internación o de enviar una mercancía en nuestro país, pero sólo mencionaremos las que se manejan a través del servicio de mensajería, como son: la importación de mercancías o bienes bajo régimen de importación y exportación definitiva, de la forma en que se legalizan la entrada y salida de las mercancías conforme a la ley.

3.1 EL DESPACHO ADUANERO DE MERCANCIAS QUE SE TRANSPORTAN POR MENSAJERÍA.

El despacho aduanal de mercancías es complejo, por toda la serie de trámites por las que se debe someter a una mercancía que entra o sale de cualquier país, pero sobre todo en el nuestro, ya que son muchos los requisitos que debe cumplir, tanto de medidas arancelarias como de no arancelarias. Para poder entender que es el despacho aduanal, es necesario saber su definición, es por eso que diremos que:

Sobre el despacho aduanal de mercancías que arriban por mensajería diremos, que este trámite solo lo realizan aquellas compañías que tienen servicio internacional, las nacionales no están sujetas a cumplir con el despacho. El servicio nacional como es local, sólo cumplen con algunas disposiciones locales de acuerdo al estado donde transiten dichas mercancías como pueden ser la revisión fiscal al momento de ser transportadas por su ciudad a otra localidad, conforme a lo dispuesto en nuestras leyes mexicanas, lo que ha representado para muchas compañías de mensajería un retraso para la entrega a tiempo de las mercancías.

(45) Remitente (Shipper): Persona o entidad que embarca mercancías para su transportación.

(46) Consignatario (Consignee): Persona o entidad que recibe y a quien el transportista debe entregar los objetivos del contrato de transporte, en la misma forma en que las recibió del remitente.

(47) Destinatario: Es la persona física o moral a quien viene consignada la mercancía siendo este el dueño final de la mercancía.

"El Despacho Aduanal: es el conjunto de actos (pasos) que se realizan para el registro y comprobación en su caso, de las mercancías (artículos, efectos o cualquier bien tangible) que se puedan importar o exportar al o del país" (48). A esta definición sólo le agregaríamos que también son una serie de formalidades dentro de la aduana, con las que deben cumplir dichas mercancías para llegar a su destino final, ante las autoridades aduaneras para su legalización de introducción o exportación.

Pero el proceso por el cual tiene que pasar un bien, efecto o mercancía, es uno de los más seguros, modernos y que de algún modo está ayudando a controlar la corrupción en nuestro país, porque permite que los particulares participen directa o indirectamente en la conformación del sistema y las formas de proceder del despacho, además se esta quitando poco a poco el sistema de criterios por parte de las autoridades aduaneras y el manejo de circulares entre las autoridades, agentes y apoderados aduanales, que sólo venía a dañar el proceso del despacho.

"Para lograr el equilibrio entre las facilidades aduanales que hoy existen y el futuro de las aduanas que se están convirtiendo en aduanas mucho más simplificado y fáciles, el gobierno federal ha tenido que reforzar substancialmente los esquemas y mecanismos para llegar a la fiscalización completa" (49), pero aún existen disposiciones inconclusas y poco claras en algunos artículos, esto se presta a utilizar por algunos funcionarios, autoridades aduanales y particulares en algunos casos el uso de criterio para resolver algunas diferencias.

Continuando con otra definición para lo que el despacho aduanal de mercancías, ésta se da en la Ley Aduanera Mexicana (apareciendo esta definición con una base legal, con la cual se manejan para despachar mercancías los agentes, apoderados aduanales, importadores y exportadores) la encontramos en el Artículo 35 y es como sigue: "Para los efectos de esta Ley, se entiende por despacho aduanal al conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes trámites y regímenes aduaneros establecidos" (50) y se realizan a través de las autoridades aduaneras y consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes o apoderados aduanales.

(48) Díaz Leal, Eduardo Reyes "Aduana Operación en México" p. 85

(49) Díaz Leal, Eduardo Reyes "Hacia adonde va la aduana" p. 62

(50) Ley Aduanera p. 20 Diario Oficial de la Federación del 15 de diciembre de 1995.

La base jurídica en la que se explican las formalidades y procedimientos para realizar la importación y la exportación de mercancías que arriban por mensajería, se encuentra dentro de la Ley Aduanera, dentro de su Artículo 172 fracción I, que habla de los requisitos para las empresas de mensajería y paquetería puedan encargarse del despacho aduanal de mercancías que se transportan por este servicio y menciona las funciones y obligaciones de los apoderados aduanales, y también se habla de aspectos que atañen al servicio en el reglamento de esta misma en el Art. 193(51)

El despacho aduanal para mensajerías en las aduanas de la Ciudad de Toluca y México es muy similar, aunque difieren si en varios aspectos los cuales cambian conforme a la aduana de entrada, esto se debe principalmente por los criterios que manejan los vistas aduanales que se encuentran en turno al momento en que arriba el avión de la compañía y determinan qué artículos realizan o no trámites de liberación y porqué algunas sí las consideran para su despacho y otras salen libres de cualquier trámite, esto conforme a la base legal que se tiene para determinarlo y aplicar esa ley.

En el Aeropuerto Internacional de Toluca (exclusivo de carga) no se permite realizar trámites a las personas físicas o morales directamente, solo puede hacerlo a través de agente o apoderado aduanal, mientras que en la Ciudad de México tiene la opción de tramitar la liberación el cliente personalmente o la compañía puede enviar alguna persona de su confianza para desaduanar la mercancía por medio de un pedimento simplificado sin la utilización del servicio de agente o apoderado aduanal, pero siempre y cuando, la mercancía que arrije por el servicio de mensajería o por línea comercial consolidada a la empresa de mensajería sea a través de una guía house o guía aérea (carta porte) tenga un valor inferior a los \$ 1,000.00 usd sumando dentro de este valor inferior los incrementables(52) y cuando no tenga que cumplir con algún permiso, o de que este prohibida su entrada o tenga alguna restricción no arancelaria.

Además en un pedimento simplificado se le da autorización por medio de reglas de carácter general para realizar este trámite cuando son pequeñas importaciones y que no haya liberado dos embarques anteriores dentro del mismo mes, y que el importador no este dentro del padrón de importadores, cuando ha realizado más de cuatro importaciones dentro del mismo mes ya es considerado como importador casual y tiene que acudir a las oficinas de Hacienda para darse de alta en el padrón de importadores y exportadores, como lo indica la Ley de Comercio, Ley Aduanera y las Reglas Fiscales en el Artículo 49. Esto sólo se le permite a los pasajeros y al servicio de mensajería, como se dijo en capítulo 2, dónde se especifica con más detalle sobre los procedimientos correspondientes de un pedimento simplificado y el RFC que se utiliza para esos pequeños importadores.

(51) Compendio de Disposiciones sobre Comercio Exterior, "Reglamento de la Ley Aduanera" p. 64

(52) Incrementables: Son aquellos gastos que se generaron al momento de la exportación como son: flete de acarreo y el aéreo, embalaje de las cajas, manifiestos, el servicio de agente aduanal, etc.

3.1.1 LOS PARTICIPANTES EN EL DESPACHO ADUANAL A TRAVÉS DEL SERVICIO DE MENSAJERÍA.

En el despacho aduanal quiénes intervienen son: principalmente los agentes aduanales y los apoderados aduanales quienes son los representantes de las compañías de mensajería que tienen la finalidad de liberar las mercancías que llegan por medio de su transporte, además de hacer como ya se dijo un trámite más rápido y más económico, ya que Hacienda para autorizarles una patente aduanal, se las da con el propósito de no ser un servicio lucrativo de tal forma que no le concede cobrar por el servicio a través de una cuenta de gastos como lo hacen los agentes aduanales, por ser los apoderados miembros de la empresa de mensajería y que sólo cumplen la tarea de desaduanar la mercancía de la aduana como un servicio complementario al consignatario para que este último no tenga que estar buscando el auxilio de un agente aduanal. También se destaca la función del vista aduanal, el policía fiscal y los dictaminadores al momento de la importación y de la exportación.

Referente al papel que juegan los apoderados y agentes aduanales, así como los dictaminadores es muy importante y está delineado en la Ley Aduanera, en donde se especifica y en su Reglamento, ahí se encuentra la base legal, también se habla de ellos en el Manual de Procedimiento para Mensajerías.⁵³, aquí se mencionan sobre quienes pueden conseguir la patente, las obligaciones, sanciones y como pueden quitársele también.

A) Agente Aduanal: Encuentra su fundamento en el Artículo 159 de la Ley Aduanera su función y la forma en que podrá adquirirla "Es la persona física autorizada por la Secretaría, mediante una patente para promover por cuenta ajena el despacho de mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en esta Ley"⁵⁴. Cabe resaltar que el agente aduanal es una persona individual de vida económica que es contratado libremente por terceros, para que en su nombre y representación legal promueva los despachos aduanales tanto de personas físicas como de personas morales. También dentro de la Ley se establece que un agente aduanal no podrá dedicarse a la comercialización de productos sino únicamente a representar a los importadores y exportadores. Quién además de todo se hace responsable solidario con su cliente ante el fisco federal.

El agente aduanal es independiente y puede tramitar importaciones y exportaciones sin ningún trámite en el valor en las facturas, cualquier tipo de régimen aduanal y de igual forma puede liberar todo tipo de mercancía cumpliendo con las regulaciones arancelarias y no arancelarias. Además puede cobrar los honorarios que haya acordado con su cliente a través de una cuenta de gastos, donde desglosa los gastos de impuestos que se plasmaron en el pedimento, maniobras que cobra el almacén fiscal, previos, gastos de papelería, teléfono, etc.,

(53) Ver anexo 2

(54) Díaz Leat, Eduardo Reyes, "Sistema Aduanero Mexicano" p 168

Mientras que el inconveniente de utilizar un agente aduanal es que el servicio se hace muy caro, en algunas ocasiones tardado y los gastos realizados por el cliente son muy tardados de comprobación por parte del personal de la agencia que haya realizado dicho trámite de importación o exportación. Tal vez la tardanza se deba primero desde la notificación de la línea aérea hasta el envío de documentos que el agente aduanal necesita para realizar el despacho desde la carta poder o de encomienda en la que se da la autorización para el trámite, el momento de la revalidación por parte de la línea aérea al entregar los documentos para empezar hacer el previo o revisión de la mercancía físicamente. así como todos los demás documentos que el agente aduanal necesita para clasificar el embarque, es decir, traducción de la factura comercial, manifestación de valor aduana hasta el cumplimiento de regulaciones arancelarias y no-arancelarias con las están sujetas las mercancías en la importación o exportación.

El papel que tiene el agente aduanal en una empresa de mensajería también es relevante, ya que éstos mismos son quienes se encargan de tramitar la importación y exportación de mercancías mediante un pedimento global o individual según convenga al cliente conforme a un pedimento formal o bien en simplificado aunque esté último siempre y cuando sea menor a los \$1,000.00 usd utilizando las claves de pedimento conforme al tipo de régimen en que se importe o se exporte dicha mercancía y dando cumplimiento a las regulaciones arancelarias y no arancelarias a las que estén sometidas las mismas.

Inclusive pueden manejar tránsitos internos según la aduana de adscripción o bien por la solicitud del cliente ejemplo es la compañía Federal Express, quién a través de su agente aduanal lleva la mercancía que arribo por la aduana de Toluca a la Ciudad de México y la envía a un almacén de la aduana con quien ya tiene trato para ingresar sus embarques que los cliente solicitaron que se los transportaran ahí para que su agente aduanal se encargue del despacho o bien cuando la mercancía es menor a \$1,000.00 usd encargarse ellos del trámite en el módulo del simplificado.

B) Apoderado Aduanal: Encuentra su base legal en el Artículo 168 de la Ley Aduanera "La persona física designada por otra persona física o moral para que en su nombre y representación se encargue del despacho de mercancías, siempre que obtenga la autorización de la Secretaria"(55).

(55) Ibidem p.178

Prácticamente un apoderado aduanal opera igual que un agente aduanal con la diferencia de que sólo pueden tramitar embarques de su compañía nada más, no puede tramitar de otra ajena o que no esté consolidada a la misma, donde se encuentra asalariado, es decir, el apoderado aduanal es una persona física asalariada de otra persona física o moral, para prestar los servicios, particulares, y por otro lado no cuenta con responsabilidad solidaria con la que cuentan los agentes aduanales, en realidad el patrón es ilimitadamente responsable por los actos del apoderado quien pedrera su patente por algún error y la Ley decida su cancelación.

Otra diferencia entre el apoderado y agente aduanal, es que el apoderado tiene limitantes como es el caso de que no puede tramitar de importación mayores a \$ 5,000.00 usd o su equivalente en otra moneda extranjera, conforme al Manual Procedimientos para el Despacho de Mercancías que se Transportan por Mensajería, además de que las mercancías no deben estar sujetas al cumplimiento de regulaciones arancelarias y no-arancelarias.

Mientras que para exportación no existe limitaciones en el valor de las mercancías y sólo hay que cumplir con regulaciones arancelarias y no arancelarias según la Tarifa del Impuesto General de Exportación clasificado según la naturaleza de dicha mercancía.

Otros participantes en el despacho aduanal son los vistos aduanales y los policías fiscales, quienes aunque su papel parece ser no muy relevante para algunas personas, consideramos que no es así, sobretodo cuando habla de cuando una mercancía llega al país y tiene que ser revisada por nuestras autoridades, aquí empieza la tarea tanto del vista aduanal como el del policía fiscal, así que diremos algunas de sus principales funciones:

C) Vista Aduanal: Es la persona autorizada por la SHCP, reconocida como autoridad con las facultades de verificar y supervisar físicamente las mercancías de importación o exportación y confrontar de esa revisión la documentación y datos asentados en un pedimento.

"Después del pago de los impuestos al comercio exterior, por supuesto después de haber formulado el pedimento aduanero, se procede a presentar la documentación ante el mecanismo de selección aleatoria, el cual determinará si se debe o no practicar la revisión aduanera, si se determinó «revisión aduanal», el vista, que es seleccionado en el momento, también en forma aleatoria, revisará las mercancías en cuanto a:

- a) Cantidad, volumen, peso y unidades de medida;
- b) Números de serie, y datos que permitan la identificación de las mercancías;
- c) Descripción de las mercancías y clasificación arancelaria; y
- d) Cumplimiento en materia tributaria, restricciones y regulaciones no-arancelarias etiquetado"(56).

(56) Díaz Leal, Eduardo Reyes Op cit. p 96

El papel del vista aduanal será sólo el de verificar que la mercancía ha cumplido en el pago de sus impuestos correctamente, que la actuación del agente o apoderado aduanal haya sido la correcta y que la declaración de las obligaciones en materia de permisos y autorizaciones se haya hecho de manera satisfactoria en el pedimento correspondiente. Y si existiera algún problema el vista tiene la facultad para embargar o establecer los momentos de una eventual evasión tributaria; es decir, que el vista sólo podrá embargar cuando no se haya cumplido con los permisos y autorizaciones, más no cuando haya una presunta evasión u omisión fiscal y se levanta una acta de hechos, pagando la multa correspondiente.

Aunque también es importante decir, que para un futuro los vistas aduanales tienden a desaparecer ya que se habla de que el gobierno va a dejar en manos de los particulares el servicio del reconocimiento aduanero, y sólo se encargarán de la recaudación fiscal, así como de las visitas a domicilio de los importadores y exportadores de la República para la comprobación del fisco federal.

D) Los Dictaminadores Aduanales: Conforme a la Ley Aduanera en su Artículo 174 nos dice, "la Secretaría otorgará autorización de dictaminador aduanero a las personas que cumplan varios requisitos como son: ser ciudadano mexicano, no haber sido condenado por sentencia ejecutoria por delito internacional, gozar de buena reputación, no ser servidor público ni militar, ni haber prestado sus servicios en la Administración General de Aduanas, además de no tener parentesco con el administrador de la aduana y por último debe presentar y aprobar el examen psicotécnico que practiquen las autoridades aduaneras"(57). En este Artículo se señalan los requisitos necesarios para que sea otorgada la autorización para funcionar como dictaminador aduanal.

Mientras que en Artículo 175 de la misma Ley Aduanera nos habla de las responsabilidades que tendrán dichos dictaminadores, como el caso, de las irregularidades o fallas que estos tengan en el reconocimiento aduanero con una sanción equivalente de 300% a 400% de las contribuciones que se dejaron de cubrir por las irregularidades detectadas por las mismas autoridades aduaneras. Este Artículo nos muestra la dureza con la que se le sancionan a las personas encargadas del segundo reconocimiento cuando estas tienen errores al realizar su dictamen, es bastante elevada la multa será porque estas personas son particulares y no de gobierno que por tal motivo se les cobra sanciones tan fuertes, quizá está sea la razón por la cual el gobierno federal prefiere dejar en manos de la propiedad privada los reconocimientos aduaneros y desaparecer a los vistas aduanales.

(57) Ediciones Fiscales ISEF, S.A. "Compendio de Disposiciones sobre Comercio Exterior 96" p.95

El segundo mecanismo de selección aleatoria es practicado únicamente para los embarques que, durante la primera aplicación del mecanismo, estuvieron sujetos a revisión, y al igual que el primero, es electrónicamente aleatorio. Si el mecanismo determina la revisión, esta se practica por, una figura, que es el Dictaminador Aduanal. Esta persona cumple con un doble objetivo, por un lado cuidan los intereses del Fisco Federal mediante la práctica de revisiones aduanales de un alto nivel técnico, y por otro lado, ejercen una especie de "Control de Calidad" sobre el reconocimiento aduanal, practicado antes por los servidores públicos o vistas aduanales.

El segundo reconocimiento aduanero consiste en la revisión física y documental de las mercancías de importación, aclarando que las exportaciones no están sujetas al segundo reconocimiento, así que este sirve para constatar la veracidad de lo declarado por los importadores, por conducto de sus agentes o apoderados aduanales.

Así vemos que el papel del dictaminador y de los vistas aduanales son muy importantes y cualquier error encontrados por alguna de estas dos figuras será fundamental en cualquiera de los dos reconocimientos aduaneros cuando se trate de importaciones ya que solamente en esta actividad tienen función y tienen la capacidad de sancionar, multar o embargar las mercancías cuando al practicarse dichos reconocimiento se haya encontrado datos falsos o mal declarados o cuando no se compruebe la estancia legal de las mercancías.

E) Policía Fiscal: Es la persona autorizada para vigilar, verificar y secuestrar una mercancía cuando es de procedencia extranjera que cuenten con la documentación debidamente legalizada para la internación al país. Además estos policías también tienen autoridad para solicitar al transportador de las mercancías que las presente ante él para revisar que estén correctas conforme a los documentos donde se declara la información.

En caso de los portadores momentaneos de las mercancías ya sea al salir las mercancías de las aduanas o al momento en que se estén transportando dichos envíos, el policía fiscal les solicitará la revisión ocular y documental de los envíos, esto pasa al momento en que las líneas aérea, empresas de mensajería, transportistas de carga, agentes y apoderados aduanales conducen la mercancía a su destino porque se presume que son nacionales, así que estas personas sólo desean comprobar de que en verdad ya están legalmente en el país, de no ser así, entonces, secuestrarán momentáneamente las mercancías para llevarlas a custodia de las autoridades correspondientes, y le entregan al portador o transportador una acta que él mismo levanta y les informa a donde deben acudir y los trámites que deben hacer. En estos casos casi siempre es llevado a un deposito fiscal y es custodiado por la aduana, y es en ese lugar donde deben acudir a desaduanar; pero, demostrando su legal estancia.

3.1.2 EL CUMPLIMIENTO DE REGULACIONES ARANCELARIAS Y NO ARANCELARIAS QUE AFECTAN AL SERVICIO DE MENSAJERIA.

La apertura comercial en la cual México se encuentra inmerso desde mediados de la década pasada, propicia que en el mercado nacional se confronten bienes nacionales con bienes extranjeros, en tales condiciones muchas veces el precio de los bienes extranjeros deja fuera del alcance de los consumidores los productos nacionales.

"Sin embargo, México sabía que esto podía ocurrir desde el momento en el cual busco una apertura económica, por lo que de esta manera fue necesario idear mecanismos para impedir la entrada de esas mercancías al país"(58); dentro de este esquema se encuentran las restricciones no-arancelarias cuyo fin último es limitar la comercialización internacional.

Con las siguientes leyes, el Gobierno Federal restringe y fomenta las importaciones y exportaciones y deben de responder a los compromisos internacionales acordados por el país.

- Código Fiscal de la Federación- impone las obligaciones de actualización de las contribuciones, recargos por la falta de pagos de impuestos y sanciones, penas corporales y delegación de facultades a servicios públicos hacendarios.

- Ley Federal Sobre la Renta- Establece las deducciones de las importaciones y exportaciones y marca lineamientos de las importaciones y exportaciones de servicios

- Ley del Comercio Exterior - Establece los procedimientos para la aplicación de permisos y autorizaciones para importar y exportar en nuestro país, en ellas se marcan las diferentes clases de permisos o restricciones que puedan ser aplicados para regular, fomentar, desalentar o prohibir, parcial o totalmente, el comercio exterior

- Ley de las Tarifas de los Impuestos Generales de Importación y Exportación- Establece impuesto Ad Valorem que habrá de pagarse al importar o exportar un bien en el país, a través de un código numérico (fracción arancelaria).

- Ley del Impuesto al Valor Agregado- Establece el pago del IVA (Impuesto al Valor Agregado) a la importación de mercancías

- Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios- Establece el pago del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) a la importación de ciertos productos, como bebidas alcohólicas y tabaco.

- Ley Federal de Derechos - Establece el pago del Derecho de Trámite Aduanero (D T A.) para las importaciones y exportaciones

- Ley General de Salud- Regula la entrada y salida de los productos o mercancías relacionadas a la salud.

- Ley del Servicio Postal Mexicano - Regula el servicio postal y establece los procedimientos para importar y exportar los diferentes tipos de correspondencia y pequeños paquetes, e incluye cierta regulación de las mensajerías.

Fuente: Díaz Leal, Eduardo Reyes. Aduanas operación en México. p.2

(58) Razo González, Jaime "Importancia de la modernización del Sistema Aduanero ante la apertura comercial en México." p 98

Por lo tanto, el importador tiene que cumplir con "el derecho aduanero, que... es un conjunto de normas que regulan las operaciones en materia de exportación e importación de mercancías que deben pagar impuestos y cumplir requisitos de carácter arancelario y no arancelario"(59) en beneficio del sistema económico de nuestro país.

Esto ha sido considerado por nuestro gobierno y de nuestras autoridades nacionales en materia de comercio exterior tomar una posición en defensa de su comercio con la aplicación de barreras arancelarias, no-arancelarias, el pago de cuotas compensatorias, y el pago de impuestos cuyas mercancías están sujetas a precios estimados. Aunque daña seriamente a los importadores nacionales, es una forma de control, además de que las mercancías que ingresen o salgan del país tengan calidad. Sin embargo se buscan alternativas que permitan a los importadores tener algunas reducciones tanto de barreras arancelarias como no-arancelarias.

El incentivo que actualmente se les da a los importadores se da a través de apertura comercial y con la firma del TLC. "Antes de la apertura comercial el porcentaje de fracciones arancelarias que requerían permiso previo para importar era de 100%, después de la apertura comercial bajó a 7 por ciento, y ya como miembro del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, México lo redujo a 4 por ciento. Después ya como miembro del Tratado de Libre Comercio disminuyó hasta 2 por ciento. Actualmente, las mercancías sujetas a permiso de importación por parte de la SECOFI son, entre otras, los automóviles usados o nuevos, maquinaria usada, equipo de transporte, equipo industrial usado, computadoras, ropa usada, armamento y municiones"(60)

Ha sido importante tanto para los importadores como exportadores del país el ingreso a los diferentes acuerdos internacionales y las firmas de tratados de libre comercio, así como para nuestro comercio doméstico y exterior, porque permiten la competitividad, la calidad y el desarrollo económico, además de que se eliminan algunas barreras para la introducción o salida de los productos al o del territorio nacional, además de que permite que dichos productos tengan preferencia arancelaria, lo cual disminuye el pago de impuesto correspondiente conforme a la actividad de importar como de exportar.

Entre las medidas más importantes tomadas como es el caso de las regulaciones y restricciones no arancelarias para mensajerías son las siguientes:

(59) Ortiz Hernández, Rafael. "Depende de la sana política aduanera la captación de divisas o la fuga de capitales del país", p. 9

(60) Tristán Georgina. "Contrabando, en pleno auge, denuncia consultores" El Financiero, p.25

PRIMERO:

En primer lugar empezaremos mencionando lo que son las Barreras Arancelarias de las cuales diremos que son entendidas como:

Es el arancel para Comercio Exterior que se calcula como base gravable.

"Anteriormente en nuestro país se calculaba la base gravable de acuerdo a un precio internacional de las mercancías, se llamaba <Valor Normal>, es decir, la base gravable de impuesto general de importación era el valor que normalmente tuvieran las mercancías. Esta disposición limitaba mucho las facultades de negociación de los importadores, ya que, de alguna manera, se tenía que pagar sobre el valor que regularmente se tenía, más no por los descuentos especiales producto de buenas negociaciones comerciales internacionales"(61)

Es claro lo anteriormente dicho, pero, no se prestaba a las prácticas desleales, lo cual beneficiaba a las economías nacionales, aunque para algunos importadores esto no representaba ninguna ganancia, además de que no se sujetaban a las mercancías a calcularse con precios estimados, no importando su naturaleza de las mercancías que llegan por mensajería de igual forma ante la aduana no hay exclusión para el pago de derechos al comercio exterior.

Ahora la base gravable es la suma de todos los costos y gastos que tengan ciertas mercancías, tanto por su fabricación, como por su empaque, envío, aseguramiento, desarrollo tecnológico, regalías, o cualquier otro concepto que haya influido, directa o indirectamente a las mercancías sujetas a los procedimientos aduanales establecidos por la ley, independientemente si están o no en la factura de embarque, o si se encuentran o no desglosados en la factura, lo antes mencionado se considera como incrementables y se suman al costo total de la mercancía ante la aduana o bien, esta suma es el valor comercial que tiene la mercancía y sobre ese valor pagara sus impuestos (62).

La base gravable, debe estar calculada por el importador, QUE ES EL UNICO RESPONSABLE Y QUE CONOCE, más no por el Agente o Apoderado Aduanal, por ello, desde que se implementó esta nueva técnica, se liberó al agente o apoderado de la responsabilidad de la misma, toda vez que cuente en poder y por 5 años la declaración del importador de su base gravable.

Actualmente el sistema de protección al comercio exterior, se ha reducido en nivel de aranceles y de algunos permisos de importación y exportación de mercancías en nuestro país, por la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte principalmente y sobre todo con la apertura comercial llevada a cabo en nuestro país, ya que dicho tratado tiene como objetivo y característica lo siguiente:

(61) Diaz Leal, Eduardo Reyes Op cit p 125

(62) Ver página 64, en donde se puede observar un pedimento de importación

REGIMEN DE IMPORTACION PESOS
 REGIMEN 1 120594 TI 10322 2,48280
 3770 1,000000
 120594 A 3,000
 REGIMEN 12781 08 08
 ANA LAURA MORALES Y/O ELVIA MARTINEZ
 ADMA FID. DE AR. LOCAL 49
 REGID. D.F. 15320
 (1) CARTA FACTURA DE FECHA 09/05/96 FOB

AIRBORNE EXPRESS
 10307 WETMORE ROAD
 SAN ANTONIO TEXAS
 S/M S/N 1 BULTO M-625 00118511 REG ENT 149
 AIRBORNE EXPRESS H-2029542424
 25.000 USD 29.000 FLETES 75 325.408 0
 187 0 187 1,0000
 15,74101 2,000
 14,44201 10,100

ACUSE DE RECIBO CODIGO DE BARRAS

OBSERVACIONES P.A. 1,0000 P.R. 0,0000
 EL VALOR DE LA MERCANCIA A QUE SE REFIERE ESTE
 REGIMEN Y LAS CONTRIBUCIONES PAGADAS POR SU
 IMPORTACION NO SON DEDUCIBLES PARA LOS EFECTOS DEL
 IMPUESTO SOBRE LA RENTA, SE HAN LA CARTA DE NO
 COMERCIALIZACION, DE ACUERDO AL ART. 507 SE APLICA
 DESIGNACION DEL TLCAN SIN PRESENTAR CERTIFICADO DE
 ORIGEN CONFORME A LA REGLA GENERAL NUM. 27 PARA EL
 TLCAN PUBLICADO EN EL D.O. DE LA FEDERACION DE FECHA
 03/12/93. OTROS PAISES DE ORIGEN TRIUNFI Y FRANCIA.

ANEXO AL PEDIMENTO DE IMPORTACION

REF. PROGRAMA	FECHA DE EMISIÓN	NUMERO PEDIMENTO	VALOR	MONEDA	PESOS
NO. PEDEN.	DESCRIPCION DE MERCANCIAS	PRECIO UNIT.	QUANTIDAD	TASA	DE
FRACCION	UNIDAD	VALOR	EN MONEDA	VALOR	IMPUESTO
FECHA DE EMISIÓN	NUMERO PEDIMENTO	VALOR	MONEDA	VALOR	IMPUESTO
007	PERFUMES "FRANCIA"	15.00	50	15.00	4
	EE	2.00	2,000.00	4.00	1
	EM	300001X			
004	LIBROS	50.00	50	50.00	0
	LA	1.00	2,000.01	4.00	1
	LA	0			
005	DOCUMENTOS "FOLLETOS Y CARTAS"	1.17	7	7.00	0
	EE	0.00	3,200.01	1.00	1
	LA	300001X			
	LA	09/05/9			

**TRATADO DE LIBRE COMERCIO (TLC)
MEXICO-ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA Y CANADA**

=====

OBJETIVOS:

- Estimular la Inversión Nacional e Internacional.
- Facilitar la Transferencia de Tecnología.
- Crear Fuentes de Empleo Productivo.
- Mecanismos de Solución de Controversias.

CARACTERÍSTICAS:

- Eliminación Gradual de Aranceles.
- Eliminación de Barreras No-Arancelarias.
- Acceso Estable de Largo Plazo a los Mercados.
- Mecanismos justos de Resolución de Prácticas Desleales.

=====

Fuente: Ramírez Aguayo, Mario E. *Las Prácticas Desleales de Comercio Internacional de la Apertura Comercial de la Economía Mexicana (1980-1991)*. p 30.

La negociación de este Tratado se presenta como una de las mejores oportunidades histórica de México. Aunque en el nunca se especifica el papel que tienen y tendrán las empresas de mensajería con referencia en su participación en el desarrollo y agilización de su servicio en el comercio internacional, ni tampoco se habló de su posición ni de su reglamentación para el manejo de mercancías en cuanto al franqueo para pasar exentas de aduana, sólo se habla de aquellas muestras o muestrarios sin valor comercial, o que han sido privadas de valor por venir inutilizables o mutiladas conforme a la Regla Novena de las Complementarias.

Lo que si ha sido notorio en el Tratado trilateral es la disminución gradual de aranceles y de algunas barreras no-arancelarias, lo que ha venido beneficiando en poca medida el desarrollo de las empresas de mensajería porque les permite brindarle a los usuarios de este servicio disminución de costos en cuanto a la eliminación gradual de aranceles y facilitar su tarea en el no cumplimiento de algunas regulaciones no arancelarias.

Ahora en la siguiente tabla se ve el carácter indicativo que tienen algunos aranceles y que son utilizados por las nuestras autoridades comerciales del país para determinar y establecer el arancel para cada fracción arancelaria. A pesar de que no es una regla sino más bien un criterio que refleja, la posición que tienen los aranceles de la mayoría de los productos que se importan a México en nuestros días.

En la actualidad la política arancelaria del país mantiene 5 niveles de aranceles:

Nivel Arancelario	Criterio de Aplicación
20%	Para mercancías suntuarias y terminadas.
15%	Para productos semi-terminados y materias Primas.
10%	Para bienes de capital, maquinaria y equipo.
5%	Para productos básicos.
0%	Para consideraciones sociales.

Fuente: Díaz Leal Eduardo Reyes, Aduanas operación en México, p. 23

Aunque es muy probable que muchos importadores están pagando en la aduana niveles arancelarios distintos a los indicados en la tabla anterior, y es muy posible que les desconcierte, sin embargo, los que están pagando son distintos porque se trata de mercancías "originarias" del mercado del Tratados de Libre Comercio de América del Norte o México-Chile o de algún otro tratado que nuestro país haya realizado de libre comercio, que entran a un proceso gradual de desgravación, por lo que se trata de los mismos niveles arancelarios pero en etapas de desgravación, donde también se incluyen productos o mercancías transportadas por mensajería, que por su propia naturaleza se les aplica estos criterios.

SEGUNDO:

Ahora hablaremos de manera generalizada sobre las barreras no-arancelarias que comúnmente se presentan en la aduana al momento de realizar una importación de mercancías procedentes de cualquier parte del mundo, siendo las más importantes y aplicables en el comercio exterior:

- Barreras No-Arancelarias entendidas como: Restrictivos (permisos previos de importación y exportación (básicamente permisos a la cantidad), regulaciones no-arancelarias (autorizaciones, licencias, normas y otras medidas que controlan y regulan la calidad de las mercancías y métodos de protección a los consumidores: autorizaciones sanitarias, ecológicas, agrícolas, normas oficiales y, de norma de etiquetado e información comercial), otras medidas son la de los precios estimados, el pago de cuotas compensatorias y la aplicación de prácticas desleales.

En el caso del servicio de mensajería es común encontrar casi a diario el problema de detención de algún envío que llega como muestra, la cual es detenida por las autoridades, para el cumplimiento de alguna regulación arancelaria y no-arancelaria: como es caso, de los medicamentos, los cuales deben de cumplir con un permiso sanitario o autorización sanitaria, esto de acuerdo al tipo de producto. De acuerdo al servicio, los consignatarios importan cantidad mínima como un frasco y que es para uso propio sin comercializarlo. Le piden la misma documentación como si fuera una importación grande, además de que el destinatario debe hacerse cargo del trámite, pero, lo más curioso es, que si está muy enfermo y lo requiere de urgencia, tiene que esperar a que un doctor autorizado por la aduana revise la mercancía y de el dictamen y debe presentar la receta medica para salir libre o bien para empezar a tramitar el permiso ante la Secretaría de Salud, donde se tardan aproximadamente tres días hábiles.

Una vez que se tiene el permiso por parte de Salud, ahora hay que empezar con los trámites del desaduanamiento de dicho medicamento, aproximadamente esta actividad tarda entre 24 a 48 hrs para la obtención del envío en el domicilio del consignatario, lo que hace que las mensajerías no sean el transporte viable para la rapidez o urgencia del cliente.

Existen otros permisos dentro del servicio de mensajería como son para las muestras, computadoras usadas, regalos (ropa y zapatos) y juguetes por mencionar los más importantes que se transportan por este sector. Tales como el cumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas (Etiquetado e Información Comercial al Español), (permisos previos a su importación (computadoras) a las muestras dependiendo de su naturaleza su análisis, en juguetes (Normas Oficiales y el pago de Cuotas Compensatorias).

Se pueden enlistar los productos que hoy requieren de permiso para importarse y en todos ellos, se podrá comprobar alguna de las tres características se enlistan posteriormente:

Mercancías sujetas al permiso de Importación por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial

Automóviles usados o nuevos
Maquinaria usada*
Narcóticos
Armamento y municiones

Computadoras usadas*
Petróleo y petroquímica básica
Productos básicos*
Algunos productos ganaderos

* Son productos que necesitan permisos previos para su importación, pues están prohibidos para el consumo regular, siendo estos de los productos que se enlistan los que se transportan comúnmente por mensajería.

3.2 DESPACHO ADUANAL DE MERCANCIAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION POR CONDUCTOS DE MENSAJERIA ANTE LA ADUANA INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO Y DE TOLUCA.

Después de hablar sobre la entrada y salida de mercancías, de barreras arancelarias y no arancelarias, hemos dejado de mencionar el significado del lugar donde se realizan estas actividades por lo que continuación diremos de manera muy breve lo que entendemos por aduana.

La aduana es el lugar autorizado para la entrada y salida de las mercancías y cuenta con almacenes fiscalizados custodiados por las compañías privadas de mensajería, pero supervisadas por la autoridad de la SHCP. Al momento de la importación de las mercancías, éstas llegan al almacén y se registra su entrada, con el propósito de destinarlas a un régimen aduanero, confrontándose su entrada, la cantidad de bultos, marcas, números contra manifiestos, facturas y guías, y se indica la fecha de ingreso a la aduana, que será lo que rija las obligaciones correspondientes, tales como tipo de cambio y restricciones y regulaciones no arancelarias, bases gravables, etc.

3.2.1 DESPACHO ADUANAL PARA MERCANCIAS DE IMPORTACION POR MENSAJERIA

La manera en que se realizan los trámites para el despacho de una mercancía ante la aduana es similar a la de cualquier otra aduana nacional o internacional; sin embargo, en las Ciudades de Toluca y de Mexico, la forma de realizar una liberación es muy parecida porque en ambas aduanas se les permite a las empresas de mensajería el arribo de sus aviones internacionales en el cual se transportan las mercancías como son la mensajería y la paquetería.

Las mercancías son llevadas a revisión a su propio almacén autorizado por la aduana y lo realizan los vistas aduanales, policías fiscales, personal de la compañía y también hacen acto de presencia el agente o apoderado aduanal para que certifiquen el correcto arribo de los envíos, la documentación que ampara a los mismos como son: la master⁽⁶³⁾ de la compañía, el manifiesto⁽⁶⁴⁾ y las guías house; esperando de esa revisión el saber cuales mercancías que por su naturaleza tienen que realizar o no tramite de liberación ante la aduana, esto conforme al criterio que tiene el vista aduanal para decidir sobre que mercancía pasa exenta de aduana y cuales no.

Consideramos que existen algunas diferencias entre una aduana y otra, como son la altura de los aeropuertos, el número de volúmenes, pesos y carga de los aviones de estas compañías, ya que en la Aduana de Toluca llegan carqueros más pequeños con menos carga y menos peso, además de que no transportan pasajeros como sucede en la Ciudad de México.

(63) Master es la guía madre de todas las guías caseras que exhibe una compañía aérea o transportista, que forman parte de la misma, donde se refleja los aeropuertos de origen y de destino, incluye, valor total, bultos y costos.

(64) Manifiesto es el documento donde se reflejan el número de guías que acompañan a la master, describiendo número de piezas, pesos, consignatarios y valor de las mercancías.

Otra diferencia es que en Toluca la mayoría de las empresas de mensajería sólo transportan mensajería y paquetería y poca veces carga pesada; en México, sí lo hacen, inclusive algunas compañías funcionan como consolidadoras de carga y embarcan por medio de compañías comerciales, así le dan al cliente opciones de manejar sus envíos ya sea como muestras por express o la carga por medio de cargueros de las líneas comerciales a las cuales se les da un trato diferente al de express, tema que será visto de manera muy general porque puede ser tema para otra tesis.

Existe otra diferencia entre las mismas aduanas como es el despacho aduanal en la actividad de importación, como lo es el simplificado, que se puede realizar por medio de apoderado aduanal o de un módulo instalado en la Aduana de México, el cual sólo existe en ésta y que lo hace el cliente directamente sin utilizar agente o apoderado aduanal, pero, siempre y cuando su mercancía no tenga que cumplir con barreras no-arancelarias o estén prohibidas para entrar legalmente al país y que no sea mayor a los \$ 1,000.00 usd., y no es deducible al impuesto sobre la renta.

Estas dos aduanas, aunque utilizan la misma base legal, tienen diferentes criterios para el desaduanamiento de los envíos, las exenciones, franquicias, subsidios, disminuciones de impuestos, etc., que, si bien reducen los ingresos por impuestos, alientan el desarrollo de la actividad económica del país.

Aunque las medidas que se toman en las aduanas al momento de importar una mercancía, para algunos importadores pareciera ser muy severa, sobre todo, en el encarecimiento de dichas importaciones, por tal motivo en muchas ocasiones se ha caído por parte de los clientes de ingresar al país mercancía ilegales como señala Eduardo Reyes Díaz-Leal " El encarecimiento de las importaciones debido a la devaluación, las severas medidas contra quien pretenda introducir legalmente y la corrupción en las aduanas, han permitido que el contrabando de productos como ropa, autos usados, calzado y aparatos electrodomésticos, se haya incrementado en los últimos meses" (85).

También creemos que mucho se debe aparte del encarecimiento por las devaluaciones, por todas aquellas medidas arancelarias, pero sobre todo las no-arancelarias y agregaríamos a todo esto el servicio de agente aduanal que es muy elevado e incluso, en algunas ocasiones supera el valor del pago de los impuestos.

Aunque algunos agentes aduanales que cobran tan caro se justifican sus gastos, cuando al realizar algún despacho aduanal, tiene que realizar alguna de las actividades que tiene que hacer el cliente, o en ocasiones están mal declarada la información y por la premura del tiempo se hacen los pedimentos creyendo en el importador, pero al momento de pasar al aleatorio el pedimento y la mercancía, toca revisión aduanal, el personal del agente aduanal tiene que llevar la mercancía al vista y si en ese momento descubren que se esta falseando con la información, el vista levanta una acta de hechos y sanciona al agente.

Si la infracción es más grave, es decir, que no se declararon mercancías, el valor no era el correcto, no se cumplió con alguna restricción o la mercancía no es la que se esta presentando ante las autoridades aduanales, entonces, se sanciona, se embarga la mercancía y se pone en riesgo la patente del agente aduanal. Así que partiendo de todos los riesgos que se tienen al tramitar un despacho, es que, el agente aduanal eleva el costo por la liberación, lo mismo ocurre con los apoderados aduanales, con la diferencia, de que no se aumenta el costo, pero en muchas ocasiones es mejor la selección de clientes para realizarle el trámite y cuando hay dudas, mejor se les informa que hagan dicha actividad a través del agente aduanal(66).

Así que son muchos factores que intervienen en que en algunos casos los importadores decidan introducir mercancías en contrabando, porque resulta para ellos que sea más barato este sistema. De igual manera dijo Reyes Díaz-Leal "Que hacer los trámites correctos en las aduanas se ha vuelto <perigroso>, puesto que cualquier anomalía no imputable a los agentes aduanales es causa para que se les suspenda su licencia; hasta el momento, y existen algunos que incluso están pensando en cambiar de giro. El contrabando empieza a repuntar debido a la devaluación y por consiguiente al encarecimiento de las compras en el extranjero; por si fuera poco también a las cuotas compensatorias que el gobierno está imponiendo a productos textiles, calzado y otros" (67).

Una vez que llega la mercancía pasa por varios procesos como se indica en el cuadro II (ver página 71), donde se habla del procedimiento para el despacho de importaciones y que hablaremos de él a grandes rasgos:

Como se mencionó anteriormente, en el Capítulo 1, el sistema operativo de cada compañía es diferente pero en lo que respeta al procedimiento de internación de las mercancías a la aduana para su posterior liberación, se generaliza a todas las compañías de mensajería por lo realizan de la misma manera.

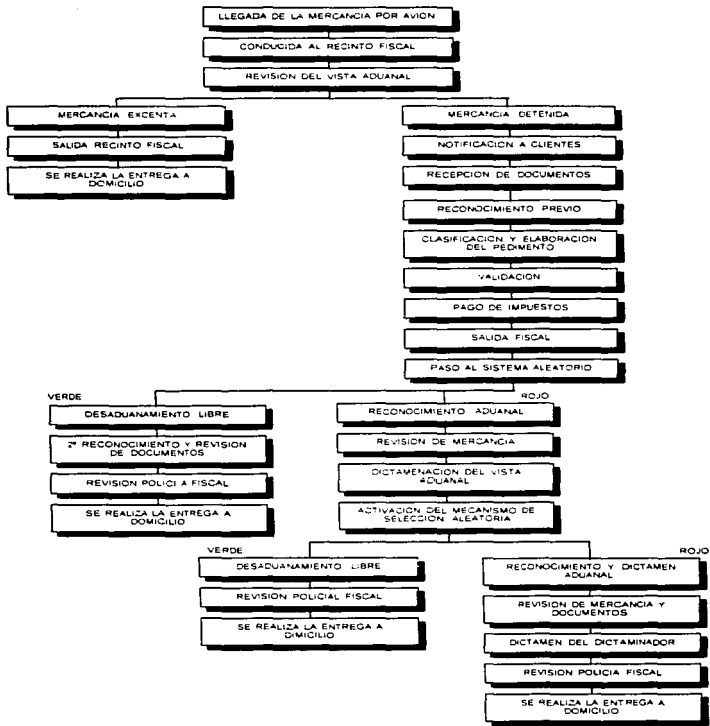
Las mercancías pueden ser transportadas como ya se dijo antes por línea aérea comercial ó por sus propios aviones. Este transporte es más conveniente por el ofrecimiento del traslado de las mercancías de puerta a puerta y por ser un servicio con mayor rapidez y mucho más confiable que una línea aérea comercial, más que el servicio postal mexicano ó el correo. El transporte terrestre es generalmente para carga pesada y se realiza por medio de trailers, los cuales también tienen que pasar a revisión aduanal en las zonas fronterizas del país, sujetándose a realizar trámites de desaduanamiento de las mercancías, similar a lo que ocurre por servicio aéreo, ya sea por agente o por apoderado aduanal.

(66) Comentario propio de la obtención de experiencias dentro del despacho aduanal a lado del apoderado de la empresa de mensajería en la aduana de la Ciudad de México.

(67) Idem.

CUADRO II

RUTA DE DESPACHO ADUANAL DE LA MENSAJERIA



Fuente: Cuadro elaborado por las autoras en base a los pasos que siguen las mercancías al ingresar a nuestro país para su entrega (Correspondiente pago al derecho al comercio exterior)

Las mercancías son transportadas en sacos propios de cada compañía e identificados con siglas y colores. Cuando llegan los sacos o valijas por línea aérea comercial, éstos son llevados a las salas internacionales para su revisión. Algunas compañías no identifican sus sacos y las transportan como equipaje y esto, indebidamente, les permite obtener los beneficios de la franquicia que obtienen los pasajeros de importar mercancías hasta un valor de \$ 300.00 usd conforme a la Regla 55 de la Resolución de Comercio Exterior, Inciso H, para 1996 y así omiten presentar permisos especiales.

Otras compañías sí identifican sus sacos y los presentan a los vistas aduanales en las salas internacionales para su procedimiento de revisiones aduanal, y cuando llegan con su propio avión, éstas son llevadas a su almacén fiscalizado o privado para el manejo y posteriores procedimiento de despacho aduanal de las mismas mercancías.

La revisión de los paquetes se realiza como sigue:

I) La llegada de la mercancía por avión: Aquí es importante denotar que la mercancía pasa inmediatamente a su primer revisión en el momento que el avión queda a la puerta del almacén fiscal o privado de la compañía de mensajería; cuando se empieza a descargar la mercancía del avión, en ese momento se encuentran la vista aduanal, el policía fiscal, personal de la compañía de mensajería, el agente o apoderado aduanal, para que se lleve a cabo la revisión y separar las mercancías en documentos, muestras y mercancías.

II) La revisión de las mercancías y tramites realizados por la compañía es la función más importante al determinar qué trámite aduanal debe realizar cada una, ya sea por su naturaleza, cantidad o valor de factura, las cuales se dividen como sigue:

a) Documentos:

Las Autoridades Aduanales corroboran que efectivamente los sacos o valijas contengan documentos que por su naturaleza, no tiene valor comercial y sin mayor formalidad se les da salida por medio de un pedimento global AGA-15⁽⁶⁸⁾, el cual no paga impuestos, sólo el DTA e IVA, este procedimiento pasa por el sistema aleatorio de semáforo fiscal y si se detiene en rojo, sólo el 10% del total de los documentos son revisados y si todo esta correcto sale de la aduana para su entrega al destinatario.

b) Muestras y Muestrarios:

El procedimiento es parecido al de documentos, pero con la característica principal de que el valor máximo de factura no pasa de \$50.00 usd; se tramita también con un pedimento global y que debido a su peso, volumen y cantidad no sean susceptibles de comercialización.

(68) s/a "Procedimientos Aduanales para compañías de mensajería operando en México" folleto ANMEC. 1995.

c) Mercancías:

Son las que tiene valor comercial y pueden ser desde un regalo hasta mercancías para reventa que tienen valor de factura de \$1.0 dólar hasta \$200.00. pueden ser incluidos en un pedimento global el cual paga el 15% de impuestos. Este procedimiento lo realizan las compañías de mensajería, para realizar los trámites aduanales sin notificar al cliente y entregar el paquete sin ningún cobro, pues los gastos ya están incluidos en el costo del envío, aunque algunas compañías sí cobran el servicio para solventar los costos de los trámites, obviamente que las mensajerías más importantes absorben el costo para beneficio e imagen de la compañía.

En este punto existen los problemas de que algunas mercancías que valen menos de \$200.00 usd tienen que realizar un trámite formal, con la consiguiente molestia del cliente.

Por ejemplo cuando les envían muestras de químicos y les declaran para efectos de aduana un valor comercial de \$ 1.00 usd, los clientes imaginan que por el valor y por ser muestra tiene que pasar libre sin ningún tipo de trámite y debería ser entregado a su domicilio sin problema, y en la realidad una muestra de químico puede ser peligrosa, corrosiva y además de que sí paga derechos al comercio exterior, en algunas fracciones, que existen pagan desde el 10%, 15%, 20% conforme a la Tarifa del Impuesto General de Importación.

Otras tienen que cumplir con algunas restricciones no-arancelarias debida a su misma naturaleza del producto, otro ejemplo son los regalos; hay quienes piensan que por ser un regalo no requiere ningún trámite, sin embargo, no es así, según el tipo de regalo será la fracción y quizá también requiera de permiso, cuota compensatoria, cumplir con norma oficiales mexicanas o con normas oficiales de etiquetado o que sean restringidas dependiendo del lugar de origen del producto, la cantidad y número de piezas.

Ejemplo: Cuando una mercancía viene declarada de origen de Estados Unidos en la guía aérea y declarada como regalos, con valor para efecto aduanal de \$25.00 usd, peso 6 lbs., 2 cajas y con descripción solamente regalos; es en este momento cuando empieza la tarea de vista aduanal al realizar la revisión de la mercancía y cuando comienza a utilizar los criterios para clasificar y determinar si son en verdad regalos y de que no requerirán cumplir con permisos, restricciones o con el pago de cuotas compensatorias, él decidirá si tiene que hacerse despacho aduanal o la mercancía continua su ruta de entrega a domicilio sin ningún tipo de trámite (69).

Estando las mercancías en almacén dentro del recinto aduanal, las mismas podrán ser motivo de actos de conservación, muestreo, etc. y podrán permanecer por tiempos determinados y suficientes para liberarlas aduanalmente.

(69) Son ejemplos obtenidos con nuestra experiencia en trámites aduanales.

III) Trámite formal de mercancías con un valor mayor de \$200.00 usd:

a) Primero es el consignatario quien recibe por parte de la empresa de mensajería el aviso de detención en el recinto fiscal del embarque y de la forma en que puede realizarse la liberación de su mercancía de aduana y es como sigue:

- Tramitar la importación por medio del apoderado aduanal no importando si el valor es inferior a los \$200.00 usd, pero tampoco que sea mayor a los \$ 5,000.00 usd o el equivalente en moneda extranjera y de igual forma que no requiera cumplir con permisos o restricciones, ni el pago de cuotas compensatorias.

- O realizar el despacho aduanal a través de su agente aduanal o de otro cuando necesite cumplir con lo anterior o sea mayor a los \$ 5,000.00 usd, para así cumplir con sus obligaciones y contribuciones fiscales con el país.

- Y si no desea tramitar la liberación de su mercancía el consignatario tiene dos opciones:

b.- Dejar abandonada la mercancía en el recinto fiscal, es decir, que si el cliente piensa que son muchos los trámites a seguir o que tiene que pagar mucho para obtener la mercancía, prefiere que se quede, se pierda o que pase a poder del fisco federal.

c.- Prefiere retornar las mercancías por no ser de interés para él la obtención de las mismas o porque tiene que realizar muchos trámites de papeleo, lo que le representa pérdida de tiempo, porque al enviar los documentos que le son solicitados por las personas que se van hacer cargo de despachar su embarque ante la aduana y aún más depositar y transmitir ficha de depósito a quienes le van a tramitar el envío, lo que le significa muchos pero muchos trámites y no quiere saber nada sobre su envío y le informa a su proveedor o al remitente que le va a regresar la mercancía.

Aunque también existe la posibilidad de que el remitente al ser informado por parte de la compañía que transportó el envío del rechazo o desistimiento de importación por parte de su cliente decida que le sea devuelta la mercancía y él se hace cargo de los gastos que se ocasionen por el servicio, o bien, también decide abandonar la mercancía por los costos que se van ocasionar o porque no le interesa recuperarla.

Cuando el consignatario está interesado en obtener la mercancía pero los costos de la misma en la importación son elevados para él, le avisa al remitente por medio de la compañía que le transportó el embarque o la mensajería, sobre la cantidad a pagar, diciendo que ellos no pueden pagar tanto, o que no están dispuestos a realizar los trámites, entonces el remitente decide si él paga todos los gastos que se generen ya sea para la importación a través de un servicio que se conoce como: FREE DOMICILE⁽⁷¹⁾ en el cual la compañía de mensajería se hace cargo a través de sus representantes, de momento de la responsabilidad de la importación y que se realice la entrega de la mercancía en el domicilio del cliente.

(70) Ver página 75, en donde mostramos un ejemplo de un pedimento global.

(71) Free domicile: es la facilidad de pago (gastos generados de la importación) que cada compañía de mensajería le brinda a sus clientes que tienen cuenta con ella en el extranjero o lugar de origen, al momento de realizar el desaduanamiento de un envío ante la aduana de destino.

La empresa de mensajería que recibió la mercancía en destino absorbe los gastos y después le cobra a la oficina corresponsal que autorizó el servicio y que se hizo cargo de enviar el embarque, los cuales tienen contacto directo con el remitente o ellos tienen cuenta en esa oficina y por eso aceptan que se haga el trámite y son ellos quienes se encargan de hacerle llegar a su cliente la cuenta de gastos que se generó por dicha importación con los comprobantes en original para su área de contabilidad, estos documentos amparan los gastos como son: pedimento, recibos de desconsolidación o algún otro gasto generado para la legal estancia de la mercancía en el lugar de destino realizados por la empresa.

Los diferentes servicios que proporcionan estas compañías extranjeras y nacionales de mensajería lo hacen con el fin de tener contento al cliente y, claro, de agrandar el número de clientes dándoles mejor servicio y con oportunidades de realizar sus trámites de liberación con miras de seguir ampliando su mercado nacional e internacional, ejemplo de ello son UPS, DHL, FEDERAL EXPRESS y AIRBORNE EXPRESS, las cuáles son importantes por sus servicios en Estados Unidos y en gran parte de mundo, dándose el lujo de invertir y apoyar a sus clientes para sus trámites de envíos y de importación.

IV) Una vez que el consignatario recibió el aviso de detención por parte de la compañía de mensajería, él se encarga de decidir conforme a las opciones que le han brindado e informa a la empresa de mensajería su resolución, por ejemplo:

Siguiendo con el ejemplo de la mercancía que viene de Estados Unidos con valor declarado de \$25.00 usd., y como descripción regalos, con peso de 8 lbs., y amparando dos cajas, el cliente tiene la opción de trabajar su mercancía a través de pedimento individual (simplificado o normal) por medio de agente o apoderado aduanal, si desea trabajar con el apoderado aduanal estos son los requisitos con los que debe cumplir:

- Hacerle llegar una carta poder: en donde autorizará al apoderado para realizar los trámites de liberación de su mercancía ante la aduana, para poderla ver en previo y realizar los trámites necesarios.
- Carta traducción de factura, aquí es importante poner quién es el último destinatario.
- Manifestación de valor, es un documento importante y con el que se ampara el agente o apoderado aduanal ante la aduana del valor que haya declarado el consignatario y forma de valorización que el cliente utilice.
- R.F.C. con homoclave, este es muy importante sobre todo al momento de validar cuando se realizan pedimentos individuales o que son mayores a los \$1,000.00 usd., en donde se requiere de estar dentro del padrón de importadores y exportadores, sobre todo si se va a continuar con más importaciones posteriores a la actual. Y si no están dentro del padrón entonces las empresas de mensajería tienen la opción de utilizar R.F.C. genéricos.

Quando la mercancía requiere de cumplir con permisos diferentes se pueden utilizar cartas que cumplen con los requisitos que solicitan las autoridades del país como son:

- La Carta de No-Comercialización: una se usa cuando se requiere cumplir con la Norma Oficial Mexicana (NOM) (72) en la regulación con las que deben cumplir algunas mercancías al importarse principalmente bajo ciertos criterios expedidos por las diferentes secretarías; se utiliza esta carta principalmente cuando no aplica presentar la norma porque el cliente no va a comercializar la mercancía ni la va a exponer en anaques al público en general, en este caso en un pedimento cuando no se cumple con esta restricción en la captura de la norma siglas son EN (no aplica la norma) y la otra forma en que se utiliza esta carta es cuando se tiene que cumplir con otras restricción no-arancelarias como es la Carta de Norma Oficial Mexicana de Etiquetado (73) cuando tienen que etiquetarse comercialmente las mercancías; pero siempre y cuando se comercialicen las mercancías con los siguientes datos:

- a) Nombre de la mercancía.
- b) Nombre o razón social y domicilio del importador.
- c) Contenido neto, conforme a la norma oficial mexicana NOM-030-SCI-1993

Y si la mercancía no se comercializa se realizan las cartas para el cumplimiento de la restricción no-arancelaria.

En el pedimento se debe declarar una clave EN- cuando no aplica Norma Oficial Mexicana (NOM) y clave EE- cuando no aplica etiquetas de información del producto en los casos en que la mercancía no se comercialice y que sólo sea para uso exclusivo de la empresa que la está importando.

Estos son los documentos más usuales para despachar la mercancía de aduana, una vez que el apoderado ha recibido estos requisitos checa la mercancía físicamente en el almacén para informarle al consignatario lo que viene y si sus cartas enviadas son las correctas.

Continuando con el ejemplo de regalos y una vez vista la mercancía en previo en el almacén por parte del personal de la empresa de mensajería, se procede a clasificar conforme a la ley del impuesto a la importación:

(72) Ver página 78, ejemplo de una carta de No-Comercialización.

(73) Ver página 79, ejemplo de una carta de Norma Oficial Mexicana de Etiquetado.

**C. ADMINISTRADOR DE LA ADUANA DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MENCIO "BENITO JUAREZ"**

PRESENTE:

Con fundamento en lo dispuesto por el Artículo 10, Fracción VII, del "Acuerdo que identifica las fracciones arancelarias de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación y de la Ley del Impuesto General de Exportación en las cuales se clasifican las mercancías sujetas al cumplimiento de las normas oficiales mexicanas en el punto de entrada de las mercancías al país" publicado en el D.O.F. con fecha 28 de diciembre de 1995, manifiesto lo siguiente:

**Bajo protesta de decir verdad declaro que la mercancía con número de guía:
y número de factura: _____ es importada para uso propio del importador y no se destinará
posteriormente para su comercialización.**

Asimismo, el domicilio en el que permanecerán las mercancías es el que señala a continuación:

**Calle y número, colonia, Estado y Ciudad y Código postal.
Nombre de la empresa.
R.F.C.
Número de guía y factura.
Nombre del representante legal.**

A T E N T A M E N T E

NOMBRE Y FIRMA DEL IMPORTADOR

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

**FORMATO DE CARTA PARA EL NO CUMPLIMIENTO
DE ETIQUETADO DE INFORMACION COMERCIAL**

**C. ADMINISTRADOR DE LA ADUANA
DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MEXICO**

Presente

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo, 4 fracción, VII del "Acuerdo que identifica las fracciones arancelarias de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación en las cuales se clasifican las mercancías que deben ostentar etiquetas de información comercial en idioma español en el punto de entrada de la mercancía al país", publicado en el DOF con fecha 26 de diciembre de 1995, manifiesto lo siguiente:

Bajo protesta de decir verdad declaro que la mercancía es importada para uso propio del importador y no se destinará posteriormente para su comercialización.

Asimismo, el domicilio en el que permanecerán las mercancías es el que se señala a continuación:

Calle y numero _____
Colonia _____
Estado y Ciudad _____
Código postal _____

ATENTAMENTE

NOMBRE Y FIRMA DEL IMPORTADOR

2 muñecos de peluche, de origen Taiwan, valor 3 usd., entra en la fracción: 95034101, se calcula por pieza y paga al 20%, requiere norma de etiquetado, la norma oficial mexicana dada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y es la siguiente: NOM-015/SCFI/SSA1994, deben cumplir con pago de cuota compensatoria, si viene la exportación de ACE NOVELTY CO. INC sólo paga 41.03%, si viene de China y si es definitiva y se excluyen peluches con componentes eléctricos o electrónico, o los que demuestren ser productos exclusivos(74), y si viene de las demás exportadoras de China pagan cuota compensatoria al 351% y con la misma exclusión que la anterior.

Pero si son de Taiwan no trae cuota pero tiene que traer certificado de origen que lo demuestre, o deberá traer etiquetas que digan hecho en Taiwan. Y por último está sujeto a precio estimado.

Un vestido de algodón de origen de Estados Unidos, con valor 10 usd, se calcula como una pieza, al 35%, en la fracción arancelaria: 61044201, requiere de norma de etiquetado, norma oficial mexicana que es la NOM-004-SCFI-1994, si el origen fuera de China pagaría una cuota compensatoria al 533% si es importación definitiva, y si su procedencia y origen es de alguno de los países que están dentro del TLC entre los tres países de América del Norte, o de los que integran a los diferentes tratados de libre comercio con otros países a los cuales se les requiere de certificado de origen duro(75), por parte de la SECOFI, que compruebe el origen y de que no sea chino dándole así la preferencia arancelaria, sería de 9.6%, y si el origen fuera algún otro país con el cual no existiera ningún tratado de libre comercio entonces pagaría la tasa del 35% y deberá traer etiquetas y certificado que compruebe su origen.

Dentro de los regalos encontramos también que envían 2 perfumes de origen francés con un valor de 2 usd., se calcula en la fracción arancelaria 33030099, se mide por Lt. y paga al 15% si está en la partida de los demás; y en la fracción arancelaria 33030001, se mide por Lt. y paga ad valorem al 20% estos perfumes requieren permiso de la Secretaría de Salud, también deberá cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-141-SSA1-1995 y también con Normas de Etiquetado.

Estas sólo con las cartas de no comercialización y no exhibición en anaqueles no necesitaran cumplir con las normas de etiquetado y con la NOM, pero si deberán acudir a la Secretaría de Salud para solicitar el permiso para la importación de 2 perfumes, no es válido presentar la forma llena y con el sello de que está tramitando el permiso. Tiene que entregar la autorización.

Un libro de origen Estados Unidos con valor 4 usd., se calcula en la fracción arancelaria 4901001 se mide por kg y está exento de pago de impuestos e iva, sólo paga el derecho de trámite aduanal y no tiene que cumplir con permisos ni pago de cuotas compensatorias.

(74) Ver página 64, ejemplo de un pedimento de importación

(75) Certificado de origen duro, se entiende como el documento que extiende la SECOFI, en el cual se anotan detalladamente la textura de la prenda, el uso, tipo de lavado, etc. y la fracción arancelaria correspondiente de acuerdo al sistema arancelario nacional e internacional.

Y por último trae documentos (folletos, cartas) de origen Estados Unidos con valor para efecto aduanal de 1 usd., se clasifica en la fracción arancelaria 49119999, en los demás llamada así porque aquí se incluyen mercancías que están nombradas o llamadas pero por su característica o naturaleza se incluye en esta fracción de la Ley de Impuesto de Importación o la Tarifa., además, porque no hay una partida específica para este tipo de mercancía se mide en kg. y paga ad-valorem del 20%, sin requerirle permisos ni tampoco el pago de cuota compensatoria.

Una vez indicados los requisitos a cubrir por parte del consignatario, así como los porcentajes a los que está sujeta su mercancía en el pago de impuestos al comercio exterior y habiéndose hecho una cotización aproximada, se le solicita la documentación necesaria para cubrir los requerimientos antes mencionados para el trámite de importación, si el cliente está de acuerdo con los requisitos a enviar y cantidad a depositar, se procede ahora:

Con la elaboración del pedimento (76), después que se ha hecho el pedimento se revisa y si ya están los datos correctos el cotizador o encargado de la revisión da la aprobación del mismo, entonces se procede a validarlo(77), ya sea por vía Modem.

Cuando ya se tiene la firma electrónica en el pedimento, se imprime y se obtiene el código de barras(78), el cual es muy importante porque es revisado en el banco y si este no está en la hoja del transportista que es la hoja del pedimento que revisan en el banco para saber que está validado correctamente, sino les aparece entonces, califican al pedimento como hechizo, y el banco no acepta el cobro y nuevamente se debe hacer toda la operación de volver a validar e imprimir.

Si el pedimento fue aceptado en el banco para el pago de los impuestos, se continúa con el despacho y se sacan las mercancías del almacén, una vez que están fuera del mismo, se conducen al sistema aleatorio, donde existe el primer Reconocimiento Aduanero de la mercancía, y al pasar a este mecanismo existen dos posibilidades de revisión cuando se enciende la luz verde, o cuando se enciende la luz roja.

a) Luz Verde: en este procedimiento la mercancía sale libre de revisión aduanal, para continuar al segundo reconocimiento aduanal.

b) Luz Roja: en este procedimiento la persona del mecanismo aleatorio nos da el nombre del vista aduanal que se encargará de la revisión física de la mercancía, aquí existen varios supuestos a la revisión física del embarque como son:

(76) Ver página 64, ejemplo de un pedimento de importación

(77) Validador: es el sistema electrónico conectado con la SHCP mediante el cual se obtiene una firma electrónica que contiene todos los datos del pedimento

(78) Código de barras: es la codificación simplificada de los datos contenidos en un pedimento a través de la impresión láser que permite leer los datos calificables en el pedimento de importación y exportación, esto aparece en la hoja del transportista misma que debe llevar la firma del agente o apoderado aduanal en original

- La utilización de una fracción arancelaria incorrecta.
- La omisión del pago de impuestos o incrementables en alguna mercancía que si lo requiera.
- La omisión del pago de cuotas compensatorias.
- La no aplicación de permisos como son: La Norma de Etiquetado, La Norma Oficial Mexicana, Permiso Previo a la importación de alguna mercancía por parte de SECOFI o algún otro permiso expedido o solicitado por las diferentes secretarías de estado.

En cualquiera de las formas antes mencionadas se incurre en un delito, en todos los casos el vista aduanal procede a levantar una acta de hechos y en caso de las dos primeras formas se puede pagar una multa conforme a la ley, o tiene 10 días hábiles para justificar el procedimiento o pelear si es caso conforme a lo declarado por el cliente, es decir, que tiene esos días para defender el caso ganarlo y no pagar nada.

Al contrario de las demás en caso de que hubiese fraccionado arancelariamente con el propósito de no cumplir con alguno de los requisitos o evadir el pago de una cuota compensatoria, es decir, que mintió en el pedimento pensando en que podría tocarle verde, o escudarse en que no revisó la mercancía porque el cliente le aseguró que no requería ningún permiso de que no sabía el tipo de mercancía que venía dentro del paquete, además de levantarle una acta corre el riesgo de perder la patente, al levantar el vista aduanal una acta de P.A.M.A.(79).

En dicha acta se tiene 10 días para presentar pruebas, pagar la multa correspondiente o seguir el procedimiento de ocho meses o en cinco años o hasta lo diez según el delito y como se encuentre de trabajo el personal de Hacienda, una vez que un agente o apoderado aduanal ha obtenido el levantamiento de PAMA, es probable que suspendan su actividad y algunos casos la cancelación de su patente para seguir laborando en el medio aduanal como agente o apoderado aduanal.

De tal manera que es muy importante, dejar bien asentados los datos que en un pedimento se plasmen, porque si existe alguna evidencia de error o no se anotaron los datos correctos puede traerle consecuencias graves tanto al agente o apoderado, como también para el importador porque esto puede acarrear que le embarguen la mercancía y propiedades, así como el pago de multas muy costosas, y en algunos casos en que no tocó reconocimiento aduanero al realizar su importación, si puede tener visitas domiciliarens posteriormente, y deben presentar los pedimentos que amparan su mercancía y si descubrieron que había anomalías se hacen acreedores de multas.

(79) PAMA: es el Procedimiento Administrativo en Materia Aduanal, llevado a cabo por la SHCP, a través del personal encargado por dicha secretaría, donde se ve todo lo relativo a los pasos y a las formalidades de la importación o exportación de una mercancía, donde se detalla de igual manera los datos erróneos encontrados conforme a la ley.

Pero si los datos anotados en el pedimento de importación son correctos y la mercancía que es revisada por el vista aduanal está bien declarada no pasa nada y se continua al segundo sistema aleatorio, y de igual manera tiene que volverse a presentar el pedimento donde es revisado por los dictaminadores, si al revisarlo dice en el pedimento desaduanamiento libre, eso es todo, para el reconocimiento de documentos y de la mercancía y se pasa enseguida con el policía fiscal que se encuentra a la salida de la aduana para que firme la salida de la mercancía del recinto fiscal y este prosiga a ser entregado en el domicilio del destinatario y el mensajero obtenga la firma de quien recibe.

En caso de volver a tocar rojo en el pedimento de importación que se tiene que volver hacer reconocimiento aduanal, entonces el agente o apoderado pasa a la revisión de la mercancía y de los documentos, para que el dictaminador los cheque de manera minuciosa y con cuidado para asegurarse que está bien declarada la mercancía en el pedimento y que se está cumpliendo y actuando correctamente.

Referente al cuadro que veremos en la siguiente página podemos decir, que esas son algunas de las sanciones que se presentan en la aduana con mayor frecuencia en los despachos aduanales de mercancías que se transportan por el servicio de mensajería, experiencias vividas con el apoderado aduanal y que no es bueno que se presenten porque dañan continuamente la imagen de la empresa y del despacho, ya que si se suman las cantidades de sanciones e infracciones en un año, por parte del agente o apoderado aduanal son muy elevadas y se obtiene un mínimo de ganancia.

Todo lo relativo sobre infracciones y sanciones se especifican en la Ley Aduanera, y ella nos habla sobre los apoderados aduanales y sus funciones y cuando se les puede cancelar la patente, cuando caen en varias infracciones y sanciones como los castiga la Ley y a lo que deben sujetarse, además de que dichas sanciones son muy elevadas en algunos casos e inclusive se dan casos que embargan la mercancía hasta que sea cubierta dicha sanción o si se presentaron pruebas ante la aduana y las autoridades correspondientes pueden quitarles la sanción y se cierra el expediente de levantamiento de hechos.

Cuando se presenta el problema de levantamiento de Actas o Procedimientos Administrativos dentro de una empresa de mensajería, casi siempre se trata de corregir errores, porque en algunos casos ya se tienen identificados, como es caso de la compañía UPS, que continuamente tiene PAMAS en la importación de mercancías y quién ha sufrido más, ya que, las autoridades correspondientes proceden a cancelar a los apoderados y agentes aduanales, debido a que esta compañía tienen tantos volúmenes de paquetes, que les pide a su personal que tramiten rápido y ocasiones ni ven bien y ni cuentan correctamente las piezas que están ingresando al país y le dan mal los datos al colizador, además de que no le describen correctamente la mercancía. Porque en muchas ocasiones el tiempo de entrega es un factor importante(80).

(80) Fuente obtenida de los apoderados y personal de UPS.

**INFRACCIONES Y SANCIONES QUE SE PRESENTAN EN
SERVICIO DE MENSAJERIA**

INFRACCION	SANCION	BASE LEGAL
Omisión en el pago de impuestos al comercio exterior.	130% al 150% de impuesto omitido (para pasajeros 4 veces el valor de la mercancía 100% al 300%).	L.A. Arts 176-I L.A. Art. 178-I, III y IV
Falta de permiso de importación	30% al 50% del valor comercial de los vehículos s/autorización previa y la importación o exportación de mercancías prohibidas la multa es de 70% al 100% del valor comercial	L.A. ART. 178-II Y III L.A. 178-II Y III y IV
Falta de documentos en materia de Restricciones y Regulaciones no Arancelarias.	Multa del 30% al 50% del valor comercial, 70% al 100% del valor comercial de las mercancías cuando su imp. o Exp este prohibida. No tratándose de vehículos, será del 70% al 100% del valor comercial de las mercancías, cuando no se compruebe el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias, distintas de las cuotas compensatorias	L.A. Arts. 176-II y III, L.A. Art. 178-II, y IV L.A. Art. 184-I, II, III, IV, V, VI, y VII. L.A. Art. 194.
Presentar informes o documentos con datos falsos o inexactos.	Multa de \$ 1 000 00 a \$1 250 00 en caso de omisión y \$ 500 00 a \$750 00 por la presentación extemporanea, multa de \$250 00 a \$500 00 por la presentación de documentos con datos inexactos o falsos, en su caso omitiendo algun dato siempre que alteren la información estadística y no implique la comisión de otra infraccion prevista en la Ley Aduanera Y del 50% al 55% del valor de las mercancías, o de 100% al 300% de los impuestos al comercio exterior causados, cuando resulte mas alto este ultimo, tratándose de que omitan presentar o lo hagan extemporaneamente, los documentos que comprueben el cumplimiento de las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias, cuando hayan obtenido dichos documentos antes de la presentación del documento	L.A. Art. 184-I, II, III, IV, V, VI y VIII. L.A. Art. 185-I, II y III.

Fuente: Diario Oficial del 16 de diciembre de 1995.

NOTA: L.A.: Significa Ley Aduanera.

Continuando con el tema de las infracciones y sanciones en las que caen tanto importadores como exportadores ya sea por agente o por apoderado aduanal, y de que se tenga que ir a discutir a un tribunal la cancelación o no de la patente de los mismos, diremos que tienen un lapso de ocho meses para que se de dicha cancelación, cinco años si aún no se tienen pruebas ni dictamen o hasta diez años en algunos casos, o cuando no hay respuesta por parte de las autoridades entonces, se puede dar por cerrado el caso y no hay cancelación.

Es muy importante saber que cuando se ha levantado algún tipo de sanción, pero esta ya obtuvo solución debe de quedar muy claro que se cierre el expediente o cuando no hubo tal procedencia y las autoridades sobrepasaron la fecha de dictamen final, es necesario acudir ante los tribunales para solicitar que el archivo se cierre o de que pase al archivo muerto, con un sello de cancelado o cerrado. Para que posteriormente no se tengan problemas de citatorios o aclaraciones.

Ahora después de haber visto sobre el segundo reconocimiento aduanal y de sus consecuencias, diremos que ya sea que no hubiese ningún problema con los documentos, ni con la mercancía y no se haya levantado ningún tipo de infracción, entonces, se procede a llevar la mercancía a la salida del recinto fiscal en donde un policía fiscal sella el pedimento de salida y la mercancía se prepara para ser entregada en el domicilio del destinatario.

Pero, si la mercancía causo algún tipo de sanción, se tienen diez días hábiles para pagar la multa o hacer la reclamación y justificar la infracción, pero si resulta que no se pagaron cuotas compensatorias o no se cumplió con alguna restricción o permiso cuando se requería o algunos artículos no se declararon, entonces, se prosigue a embargar la mercancía, la cual es muy difícil rescatar y se lleva a un depósito fiscal, la cual será custodiada por las autoridades aduaneras y no podrá salir de ahí, y la mercancía pasará a propiedad del fisco federal quien podrá hacer con la mercancía lo que le sea más conveniente.

Pasando a otro punto, es importante recordar o se sugiere que todo embarque debe ser reconocido previamente, ya que de no hacerlo y en caso de existir discrepancias entre lo declarado en el pedimento sobre las mercancías, el agente o el apoderado aduanal serán responsables de las multas y de las sanciones como ya se mencionó, que procedan por tal irregularidad toda vez que tuvo la posibilidad de "reconocerlas" a través del despacho previo, aún cuando el importador le hubiera engañado u omitido parcial o totalmente la información de las mismas.

3.2.2 EL DESPACHO DE MERCANCIAS DE EXPORTACION POR SERVICIO DE MENSAJERIA EN LA ADUANA DE TOLUCA Y CIUDAD DE MEXICO.

Es una actividad muy importante para nuestro comercio exterior, que al igual que la importación requiere de legalizar la salida de una mercancía por aduana a través de un pedimento en el cual se declare el tipo de régimen que se va utilizar para la salida de dicho embarque.

El primer paso para realizar una exportación por servicio de mensajería y enviada por la aduana de México y de Toluca (ver cuadro III pág. 87), es el primer contacto que tiene el cliente con la compañía, cuando solicita el servicio de envío a un determinado lugar del mundo, los costos y los días de entrega, cuando el cliente ha recibido la información y acepta el servicio, le pide a la compañía que pase a recoger el embarque o mercancía.

Una vez que la mercancía llega a la oficina de distribución se procede a checar el lugar de destino y se le pone una clave para que cuando llegue al centro de distribución internacional que cada compañía de mensajería tiene, realicen el reparto conforme a la clave que va colocada en guía house, pero, eso no significa que ya se realizó la exportación ahora procede la parte legal y es la formulación de un pedimento de exportación el cual contiene los datos del remitente, del consignatario o destinatario, la fracción arancelaria conforme al tipo de mercancía y clasificada conforme a su naturaleza.(81)

En el pedimento se especifica el tipo de régimen en que se va a realizar la exportación pagando las contribuciones correspondientes al comercio exterior, que normalmente sólo se paga el Derecho de Tramite Aduanal (DTA) el cual tiene un valor de \$82.00 pesos (pago que cambia cada seis meses), y no se paga el impuesto al Valor Agregado (IVA), esto como un apoyo o incentivo a las exportaciones.

En el caso de pedimentos consolidados como se conoce en la Ciudad de México o pedimento global como es en caso de la Ciudad de Toluca, en el se pueden incluir varias paquetes, documentos (aunque los documentos llevan un pedimento individual) y muestras con los datos del número de guía house, descripción de la mercancía, número de piezas y bultos con sus respectivos valores, los cuales se ponen en el pedimento en el campo del valor comercial pero en usd, y de la misma manera como en un pedimento individual el global, sólo paga el DTA de \$82 00 pesos por derecho de tramite

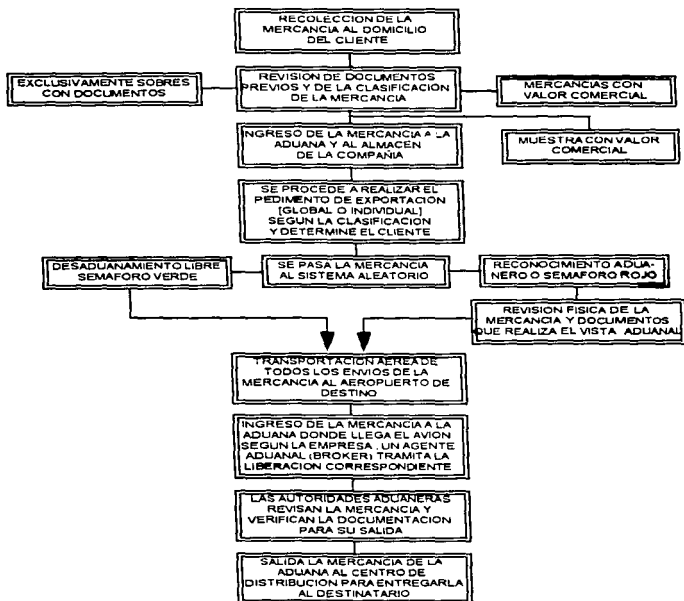
Las empresas de mensajería cuando llevan las mercancías que se van exportar y tienen que entrar al almacén de estas compañías que se encuentran en el recinto fiscal no están obligadas a presentar el pedimento de exportación respectivo, sino hasta que se hace el previo de la mercancía, se clasifica arancelariamente y se elabora el pedimento que especifique su naturaleza y cumpla con los requisitos para exportarse legalmente del país.

Una vez que se ha hecho una proforma del pedimento de exportación, por parte del apoderado o agente aduanal, se revisa y si los datos están correctos se procede a validar el pedimento y obtener la firma electrónica de Hacienda, pagar los derechos y proceder a la exportación. De igual manera que se hace con las importaciones las mercancías de exportación están sujetas a revisión aduanal, es decir, que tienen que pasar al sistema aleatorio de la misma forma que lo hacen en importación, con la diferencia de que el proceso aduanal de exportación se limita a un sólo "semáforo fiscal" o mecanismo de selección aleatoria, la revisión, en su caso, es practicada por personal público federal.

(81) Ver página 88, es un ejemplo de un pedimento de exportación

CUADRO III

DIAGRAMA PARA EXPORTACION POR SERVICIO DE MENSAJERIA



Fuente. Cuadro elaborado por las autoras en base a los pasos que siguen las mercancías al exportar para su entrega al extranjero (correspondiente pago al derecho exterior)

PEDIMENTO DE EXPORTACION

PESOS

REF. PEDIMENTO 1
 FECHA DE FARGO 01/06/96 NUMERO PEDIMENTO 4032-
 TIPO OPERACION 2 VALOR PEDIMENTO 7.42670
 ADUANA, SEC. 27/0 FACTOR MONEDA EXTRANJERA 1.00000000
 FECHA PRESENT. 01/06/96 TRANSPORTE 4 PESO 0.000
 R.F.C. EEDM930814791 PAIS COMPRADOR BA PAIS DESTINO BA
 EXPORTADOR ANA LAURA ROMALES Y/O ELVIA MARTINEZ
 DOMICILIO ZONA FR. DE SA. LOCAL 47
 CIUDAD/EDC. MEXICO, D.F. CODIGO 13520
 FACTURAS FORMAS FORMA DE ENTREGA COMPROBANTE DOMICILIO
 (1) CARTA FACTURA NR 1 DE FECHA 29/05/96 FOB.

RCI ARGENTINA
 RAJPU 1010 PISO 11
 BUENOS AIRES, ARGENTINA CP. 1000 TPA NO. Sello
 MARCAS, NUMEROS, TOTAL DE BULTOS - CONOCIMIENTOS, GUIA VEHICULOS NOS.
 S/N S/N 2 BULTOS M-623 05209411 H-116563111
 V.ME 25.00 USD. V.ME 25.00 FLETES 0 SEGUROS 0
 VALOR COMERCIAL

NO. BLEN	DESCRIPCION DE MERCANCIAS	PRECIO UNIT.	COMERCIAL	TASA F.P.	IMPUESTOS
DESCRIPCION	CANTIDAD	NETO	CONT. TPA.		
DESCRIPCION	UNIDADES	MONEDAS	PIEZA	DLS	
001	ESTRUCHA	2,300-08	2,300-08	2,300	0
002	MARABES.		11.00	22.000	0
	ESTRUCHA	2,300-01	2,300-01	2,300	
	ESTRUCHA EN SOLUC.		19.70		0
	MEXICO	2,300-01	2,300-01	2,300	

ACUSE DE RECIBO CODIGO DE BARRAS IDENTIFICACION

OBSERVACIONES F.A. 1.0000 F.R. 0.0000

AGENTE: GONZALEZ, RA. TPA. DE LA MONEDA COMPROMISO FOLIO
 AGENTE: MARIA FERNANDA VILLALBA TPA. DE LA MONEDA COMPROMISO FOLIO
 AGENTE: MARIA FERNANDA VILLALBA TPA. DE LA MONEDA COMPROMISO FOLIO

A diferencia de la importaciones, las exportaciones no están restringidas y no necesitan de tantos permisos para salir, como se le solicitan a las mercancías de importación, ya que éstas tendrán que sujetarse a los requerimientos de los mercados extranjeros, excepto algunas mercancías que sí tienen que cumplir con algunas restricciones no arancelarias como son: que deben llevar facturas, deben ir bien empacadas, flejadas, aunque algunas mercancías sí están prohibidas o requieren permisos previos por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

"Hoy las exportaciones están, en buena medida, sin problemas de burocracia o de trámites engorrosos, lo que sin duda, ha ayudado a que se revierta la estructura de la exportación, hoy en día, la mayoría de las ventas al extranjero ya no son de petróleo solamente, sino de otros productos tanto naturales como manufacturados"(82) y algunas artesanías, agregándole al comentario, porque sí es notorio ver como día a día está creciendo el número de exportaciones y que se hacen a diferentes países.

Ahora podemos decir que la mayoría de las exportaciones definitivas no están sujetas al pago de impuesto alguno al comercio exterior y que tampoco están obligadas las mercancías de exportación a presentar trámites fastidiosos en materia de restricciones o de regulaciones arancelarias como ya se ha mencionado.

Creemos que la eliminación de las restricciones arancelarias a las exportaciones hacen un incentivo a la promoción de estas ante el mercado internacional. "En las condiciones actuales de la economía mundial, el apoyo oficial a las exportaciones se ha convertido en un complejo sistema de promoción para impulsar las ventas en el exterior"(83) Si hablamos de quiénes son los principales actores del comercio internacional, diremos que son los países desarrollados, quienes han dinamizado el sistema de apoyo a las exportaciones para no perder mercados frente a competidores más activos.

Continuando con los beneficios que se obtienen por parte del gobierno federal para impulsar al sector exportador de la República Mexicana, se ha debido precisamente por la eliminación de esas barreras arancelarias y no arancelarias específicamente, ya que no se pagan impuestos ni IVA, solamente un DTA, además de que son muy pocas las mercancías, productos o bienes que requieren de permisos, de avisos y autorizaciones para la exportación, esto, claro porque cuando entran a otros países al momento de entrada dichos envíos deberán cumplir con los requisitos que le soliciten en la aduana conforme a sus leyes internas de cada territorio y como forma de proteccionismo de su mercado nacional, como sucede en las importaciones que llegan a nuestro país.

"Para que el comercio exterior no sea sólo una moda pasajera, es indispensable que se otorguen todas las facilidades a la industria para comercializar sus productos en el extranjero; principalmente en el aspecto fiscal, que es donde mayores obstáculos encuentra"(84). Esto es, y ha sido una de las preocupaciones de nuestras autoridades y de los empresarios nacionales, quienes luchan por permanecer en los mercados internacionales, al competir mundialmente con otros productos, por eso es importante el auxilio que ha brindado nuestras autoridades fiscales a las exportaciones.

(82) Díaz Leal, Eduardo Reyes Op cit p 16

(83) Toro Hernández, Miguel Ángel y otros "Incentivos Financieros a la Exportación", Comercio Exterior, Vol. 32, Núm. 5, pp 512-517

(84) Becerra, Isabel. "Fiscales, los mayores problemas para exportadores". El Financiero p 35

Como las exportaciones representan una actividad importante en nuestro comercio nacional y exterior, el coordinador de Complex René Ortiz Muñiz, señaló "Que en el área fiscal es importante que las operaciones de comercio exterior estén libres de impuestos, <que puedan ser negocio para el empresario>. Y que entre las medidas inmediatas que se deben adoptar para fomentar el comercio exterior en el país destacan: la eliminación del impuesto al valor agregado, la eliminación de impuestos especiales sobre producción y servicios, otorgar facilidades a las empresas exportadoras sobre el impuesto a los activos y que las ventas a la exportación no se consideren acumulativas al impuesto sobre la renta" (85).

Consideramos que todo que se pretende es para animar y activar aún más al sector exportador, lo que nos permitiría tener mayor competitividad en los foros internacionales de comercio, aumentaría la calidad de los productos; pero, creemos que esto podría complementarse con el mejoramiento de los servicios del transporte para que se de una pronta recepción de dichos embarques, por lo que se le solicita al gobierno federal y a nuestras autoridades correspondientes que se les de mas apoyo al sector transportes y principalmente a las empresas de mensajería nacional e internacional para agilicen el desarrollo de las exportaciones, para que estas lleguen a tiempo a su destino.

En el párrafo anterior se dijo, que el sector transporte es importante para el desarrollo y colocación de los productos que se exportan, por la que enfatiza Ruperto Flores, quién también considera que " independientemente de los problemas de financiamiento y asesoría para exportar, los empresarios mexicanos podrán colocar sus productos en el mercado internacional en la medida en que asuman el compromiso de surtir los pedidos en los tiempos y condiciones pactadas"(86). Esto es muy importante, por eso recalcamos, que uno de los servicios más seguros de transporte es el que brindan las empresas de mensajería por la rapidez con la que mueven los embarques con el propósito de surtir a tiempo los pedidos, así que se hace necesario que no se pongan tantas trabas a este sector en la aduana, sobre todo, en el cumplimiento de regulaciones no-arancelarias.

"De esta manera se podrá abrir la oportunidad para que las empresas nacionales tengan capacidad para surtir a la planta industrial y sustituir a los insumos de importación. No obstante, que por sí solas estas empresas no tienen capacidad para incorporarse en el comercio exterior en el corto plazo, porque carecen de asesoría y de información necesaria para introducir sus productos en otros países"(87). Además de la falta de información, también es por falta de recursos financieros necesarios y de algunas barreras no arancelarias, que detienen su capacidad exportadora.

(85) Idem.

(86) Vargas Saldivar, Norma. "Estándares internacionales, requisito para exportar". *El Financiero*, p.22

(87) Idem.

Pero, también se debe a que "algunos productos mexicanos deben cumplir con requerimientos de presentación (empaqué) que al mismo tiempo que llamen la atención del consumidor protejan a la mercancía durante su transporte, trayendo como consecuencia la existencia de una sociedad entre varias empresas que se presente como una oportunidad para el desarrollo de los productos que al cumplir con los mismos estándares de calidad que los insumos de importación, puedan eliminar la dependencia hacia los productos extranjeros.

Asimismo les ofrece mayores posibilidades de cumplir con los tiempos de entrega, calidad y precios competitivos en los mercados de exportación. De esta manera el presidente de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (Canacintra), Víctor Manuel Terrones, ha insistido en la necesidad de confiar en la competitividad de los proveedores nacionales para sustituir a los fabricantes extranjeros"(88).

Así que para que se logre la competitividad y se alcance las metas de ser cada vez más exportadores será necesario la eliminación de obstáculos principalmente aduanales, como se indicará en el ejemplo de exportación de México a Argentina.

El gobierno federal dentro del Plan Nacional de Desarrollo, se maneja el estímulo a las exportaciones, y esto creemos que es uno de los objetivos que se están realizando en la presente administración presidencial, esto es notorio cuando se realiza el despacho de mercancías de exportación el cual sólo paga el derecho de trámite aduanal o DTA cuya cantidad es de \$ 82.00, vaya a dónde vaya dicho embarque, con el valor que sea y siendo cualquier tipo de mercancía.

Aunque existen algunas mercancías que están sujetas a cumplir con regulaciones arancelarias y no arancelarias, como es el cumplimiento de normas oficiales, o que esta prohíbe la exportación de dicha mercancía.

Otras requieren de pagos que se fijan en la Ley Del Impuesto General de Exportación ejemplo: la grasa o aceite de tortuga, se mide por kilogramo paga el 50% de ad-valorem y se localizada en la fracción arancelaria: 150600-01, existen otros como son la sangre humana que también paga el 50% y se mide por kilogramo y se localiza en la fracción arancelaria 3002.90-01, también los artículos de confitería, el azúcar en bruto o aquellas mercancías que tengan adición de azúcar y que pagan AE (arancel especial del 777.77% de ad-valorem, se miden por kilogramo y del IVA al 0 %), hay otros artículos de peletería de animal cuya exportación algunas pieles de animal están prohibidas y otras que pagan el 50% de ad-valorem y por último diremos que en la exportación de objetos de arte o de colección y antigüedades sólo algunas requieran de permiso por parte de la Secretaría de Educación Pública y de éstas algunas pagarán el 50% de ad-valorem, se miden en unidad por kilogramo y no pagan IVA(89).

(88) Idem.

(89) Experiencia adquirida en el despacho aduanal en la captura de pedimento de la Tarifa de Importación y exportación.

A grandes rasgos diremos que de las mercancías que se pueden ir como muestras por mensajería no tienen tanto problemas, ni son tantos los requisitos que se piden para su exportación, debido a su naturaleza y por ser pequeñas y de exportación definitiva.

Otro ejemplo de exportación de mercancías hechas en México y que se tienen que enviar al país de Argentina. Veremos a continuación si existen algunos requisitos, cuáles son y cuánto pagaría por dicho trámite.

Se van a enviar a la República de Argentina muestras por servicio de mensajería, entre las muestras figuran: 2 botellas de tequila, 2 latas de leche en polvo, una caja de dulces (borrachitos), una licuadora, 5 playeras deportivas y 2 botellas de jarabe de jamaica; con valor para efecto aduanal de \$ 25 usd., con un peso de 6 kilogramos y son dos cajas. (Ver pág. 88)

Observando el anexo número 5 se podrá notar, que para las exportaciones realmente no existe tanta restricción, como sucede en las importaciones, ya que la única restricción que se podría dar en este embarque ejemplo sería cuando son cantidades grandes, se le solicita un permiso y certificado cupo(90) para exportación a la leche en polvo, por el contenido de azúcar que es un producto restringido para exportarse..

Una vez que el cliente acepta realizar el trámite de exportación ya sea en un pedimento individual o uno global, el apoderado aduanal procede a realizar el previo de la mercancía, empacar correctamente y sin olvidar poner en las cajas las instrucciones o etiquetas que identifiquen al producto, si es frágil, o peligroso, de cómo manejar las cajas para su embarque, después de realizar los previos, se clasifica y se procede a hacer el pedimento proforma, si los datos anotados o asentados en el mismo están correctos; se procede a darle número de pedimento y a validarlo, una vez validado el pedimento, se imprime y se lleva a pagar al banco, una vez pagado se realizan los juegos correspondientes para ingresar la mercancía y pasarla al aleatorio. Las mercancías de exportación pasan solamente a un sólo sistema aleatorio o semaforo fiscal.

Después que las mercancías pasan al sistema aleatorio, si a la mercancía y a los documentos les toca desaduanamiento libre, la mercancía es llevada a donde se encuentra el avión para subirla y enviarla a su destino, esta actividad la realiza directamente el personal de la empresa de mensajería quien entrega los documentos revisados y manifiesta el embarque que va ser transportado hasta su lugar de destino; pero si sucede lo contrario y le toca rojo ó reconocimiento aduanal, entonces el tramitador y el apoderado aduanal llevan las mercancías con el vista aduanal para que verifique los datos asentados en el pedimento y la mercancía es revisada físicamente, si está todo en orden, el vista firma que está todo correcto y le entrega al apoderado sus documentos y su mercancía para subirlas a al avión.

(90) Certificado Cupo, es un permiso que se utiliza para la exportación para la azúcar y productos que se elaboren de ella, ya que está controlada y restringida, sólo pueden exportarse pequeñas cantidades.

Quando la mercancía ya está lista, viaja a destino donde entrará a la aduana del país a quien se le está enviando el paquete, el cual será sometido a las reglas y leyes del país, teniendo que cumplir así con las normas establecidas de importación como sucede en nuestro país, esto ya no depende de la compañía transportista que recibió la mercancía, ahora es responsabilidad de la oficina del destino, contactar al cliente y realizar los trámites convenientes para liberar si fuera imprescindible en caso de detención de la mercancía en la aduana.

3.3 PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS EN LA ADUANA DE ESTADOS UNIDOS PARA EL SERVICIO DE MENSAJERÍA.

En Estados Unidos, el servicio de mensajería esta regulado por su Servicio de Aduanal (U.S. Customs Service) y tiene su definición como sigue: es una identidad operacional en un transporte multimodal, con un servicio especial de entrega rápida. El servicio es ofrecido al público de puerta a puerta y el que asume la responsabilidad del despacho aduanal es el transportista.

"Los procedimientos aduanales en Estados Unidos para el servicio de mensajería (courier o expreso aéreo como se conoce en Estados Unidos) ha mejorado su desempeño en la facilitación del comercio con pólizas o artículos uniformes que permiten reglamentar este negocio en cinco áreas dentro de su territorio"(91). Además existen también como en todo el mundo el parámetro de mercancías de bajo valor determinadas como "minimus", que ingresan al país exentas bajo un despacho aduanero informal, económico y acelerado, el cual no es considerado como evasión fiscal al tener un bajo valor de factura.

"También mantiene aranceles extraordinariamente bajos para casi todos los productos que procedan de casi todos los productos que proceden de casi todos los países del mundo"(92), asimismo las artesanías de cualquier parte de América Latina no pagan impuestos. Con las facilidades y procedimientos que a continuación mencionaremos, las mensajerías de E.U. tienen un promedio alto de entrega acelerada.

(91) s/a. "Procedimientos Establecidos de Aduana para Paquetes/Cargo Express" Folleto.

(92) Diaz Leal, Eduardo Reyes. "Hacia adonde va la aduana". p. 100

I. ARMONIZACION Y SIMPLIFICACION DE POLIZAS ADUANALES, REGULACIONES Y PROCEDIMIENTOS PARA ENVIOS EXPRESOS

El procedimiento que se lleva a cabo en los Estados Unidos es diferente al de nuestro país, en esa nación la clave para los envíos de documentos y paquetería se encuentra en el Artículo 128 del Código de Regulaciones Federales que incluye lo siguiente:

1) Liberación de aduana de los envíos antes de haber arribado.

Esto está basado en la información del manifiesto (muestras y de documentos), que se basa en el transporte de documentos y muestras y la consolidación de los envíos bajo una sola declaración.

En este manifiesto se da la información detallada como son: la guía house (casera), el nombre y dirección del consignatario.

- Establecer el límite de información al cliente del procedimiento de la liberación de la mercancía.
- Procedimientos simplificados de entrada de documentos.
- Exoneración de entrada de documentos.
- Participación en los sistemas de procesamientos aduanales para entradas y proceso de liberación.

Aunque los procedimientos específicos para cada uno de estos elementos puede cambiar en cada país, el principio de facilitar la liberación de envíos urgentes es una base apropiada para el desarrollo de procedimientos armonizados.

II. AUMENTO Y ESTABILIZACION DE MINIMUS Y DE VALORES INFORMALES.

Los requerimientos de entrada y documentación para entradas de bajo valor deberían de ser más altos e uniformes en los tres países firmantes del Tratado de Libre Comercio. La propuesta introducida en el Senado de los Estados Unidos (Artículo 106) para la modernización de la Legislación Aduanal propone que la exoneración administrativa sea levantada a una suma especificada, ordenado por el Secretario de Tesorería (pero no menos de usd \$200). En el Canadá la exoneración administrativa es para envíos valorados en C\$ 30.00 o menos y en México se aplica a envíos de usd \$50.00 o menos. En Estados Unidos proponen que los tres países adopten el mismo nivel de "De Minimus" para los envíos y recomienda que ese nivel sea de usd \$200.00.

También proponen la estandarización del tratamiento de entradas informales. De nuevo, la perspectiva de lo que constituya una "entrada informal" cambie de país a país. Para que se aprovechen al máximo los beneficios del NAFTA (Tratado de Libre Comercio) sugieren para estos países firmantes del tratado que se adopte la cantidad de usd \$2,500 para entradas informales que se propuso en la Legislación de Modernización de Aduanas presentada en la Casa de Representativos de los Estados Unidos y en el Senado. Los envíos que caen debajo de este nivel serían elegibles para el proceso de entrada más simplificados y reduciendo, al mismo tiempo, la documentación requerida para el trámite de desaduanamiento.

Estados Unidos ha permitido la liberación rápida de estos documentos o mercancías al considerar esencial para ellos porque mejora el servicio de mensajería y prestigio de las mismas a nivel internacional en beneficio al comercio de su país y de quienes realizan envíos por medio de estas compañías.

III. SIMPLIFICACION DE LAS REGLAS DE CRITERIO DE ORIGEN Y DE DOCUMENTACION REQUERIDA, PARTICULARMENTE PARA ENTRADAS DE BAJO VALOR.

El requerimiento de un certificado de origen uniforme para el tratamiento preferencial de tarifa debería de ser simplificado para entradas informales. La reducción en gastos administrativos y de liberación sería alcanzado con la declaración correcta del contenido y del origen de manufacturación en la Factura Comercial y en los otros documentos requeridos para la entrada.

Los requerimientos de los importadores de paquetes o mercancías de bajo valor, y por la sugerencia del no pago de impuestos a estos.

El gobierno de los Estados Unidos ha exonerado de impuestos administrativamente a las mercancías y paquetes con valor de usd \$200.00.

IV. ELIMINACION DE REGULACIONES DISCRIMINATORIAS AFECTANDO ENVIOS DE CORRESPONDENCIA/DOCUMENTOS.

Históricamente, la industria de expreso aéreo ha estado a la vanguardia para asegurar el tratamiento equitativo de servicios comerciales privatizados que compiten con los servicios postales del mundo. El Consejo de Cooperación Courier (CCC) ha reconocido la necesidad del tratamiento equitativo con los servicios expresos.

La Conferencia de Couriers-Aéreos de América (ACCA) ha estado muy activo en oponerse a las regulaciones discriminatorias que afectan envíos de correspondencia y de documentos por las compañías expreso en los Estados Unidos y en otros países. Las Asociaciones hermanas en México y Canadá están a favor de estos esfuerzos globales.

Una medida con significado comercial facilitativo y que no comprometería las actividades de vigilancia y de control sería el de eliminación del manifiesto detallado que se requiere para correspondencia y documentos. El núcleo de la industria de expreso aéreo son los documentos internacionales de entidades comerciales y otros documentos de negocio.

La liberación rápida de estos documentos es esencial para todas las entidades comerciales que utilizan los servicios de las compañías de expreso aéreo.

La aduana en el Canadá y en los Estados Unidos ahora requieren la misma información en los manifiestos detallados, tanto para correspondencia y documentos como para envíos de mercadería. Dando tanta información detallada, como el nombre y la dirección del enviador y del recipiente a los agentes de aduana antes del arribo del cargamento de documentos es una carga onerosa e innecesario para las compañías de expreso aéreo. Servicio de aduana de los Estados Unidos ha aceptado que se elimine este requerimiento y ha puesto como alternativa un manifiesto que resume el lote de los documentos que se esta enviando. Este cambio ha sido también incluido en el Acta de Modernización de Aduana, que es un anteproyecto lanzado por los Estados Unidos.

V. MODERNIZACION DE LOS SISTEMAS DE ADUANAS.

Unos de los componentes claves para la liberación de cargo expreso es la modernización de los sistemas de las aduanas que utilizan para manifestar, para preparación y el procesamiento de entrada. La industria de expreso aéreo ha invertido mucho capital en el sistema de computación que permiten la transmisión electrónica de la información de manifiesto dentro de los países. También hemos computarizado el proceso de preparación de entrada.

Muchos países, incluyendo a los Estados Unidos, han permitido el intercambio electrónico entre los diferentes sistemas de computación de las compañías de mensajería y los de la aduana del país en cuestión. Esto esencialmente resulta en la automatización del proceso de entrada y de liberación. La industria de expreso aéreo está sumamente interesado en los planes de la Aduana Mexicana para su automatización y le gustaría a los Estados Unidos discutir como los sistemas podrían beneficiarse mutuamente.

VI. La situación actual en materia de prácticas comerciales desleales en Estados Unidos y su relación con México.

La legislación Estadounidense actual en materia de prácticas comerciales desleales ha sido calificada de proteccionista, esté calificativo le has sido aplicado por sus socios comerciales, por ejemplo, le fue señalado por Canadá durante las negociaciones que llegaron al TLC (de 1988 ya que los Canadienses opinaban que las medidas legales utilizadas por los Estados Unidos para contrarrestar la competencia desleal no eran confiables ya que estaban sujetas a presiones proteccionistas y -llevaban en muchas ocasiones a la aplicación de medida oportunistas que perjudicaban a sus socios comerciales. Esto sucedía a pesar que el objetivo manifiesto de estas leyes es proteger a la industria estadounidense a la competencia desleal extranjera a través de medida legales. Así, las leyes de la materia deberían proteger los productos subsidiados ofrecidos a un precio menor al justo (productos dumpados), que no cayeran en categorías anteriores pero cuya importación dañará seriamente a la industria estadounidense dado su volumen elevado.

Así vemos que la legislación estadounidense actual y su interpretación por las instancias jurídicas estadounidenses presentan obstáculos (por ejemplo el oportunismo de sus medida y su poca sensibilidad a los argumentos mexicanos) para la resolución de controversias en materia de competencia desleal en Estados Unidos.

Haciendo un comparativo entre las legislaciones que regulan al servicio de mensajería de México y Estados Unidos, vemos por la experiencia adquirida en la compañía AIRBORNE EXPRESS Y/O PEGASO EXPRESS, S.A. DE C.V., que son muy desiguales, refiriendonos a que Estados Unidos, existe franquicia para el paso de documentos (correspondencia, sobres y folletos), muestras y paquetes hasta el valor de \$ 200 USD, que pasan libre de impuestos y de despacho aduanal, que beneficia enormemente a éste negocio, lo que en México sólo se les aplica a los documentos, correspondencia y muestras mutiladas o inutilizables hasta un valor máximo de \$50.00 USD; pero siempre y cuando sean de este tipo, y si no realizan trámite de liberación.

A manera de recapitulación diremos que respecto a la detención en la aduana de mercancías, documentos, muestras y muestrarios sin valor comercial, se menciona también sobre aquellas mercancías exentas de aduana o de trámite aduanal con valor máximo a los \$ 30.00USD o \$50.00USD; valor que a partir del mes de agosto de 1996 cambió esta disposición y actualmente todo se detiene en la aduana para su revisión y para que se incluya dentro de un formato AGA15; pero, siempre y cuando sean documentos (folletos sin valor comercial, correspondencia y papeles no negociables como son: cheques específicamente), muestras mutilada o inutilizadas, aunque aquí las autoridades aduanales les confieren al personal de la empresa que sean ellos los encargados de elegir que mercancía deba incluir este formato sin la intervención del personal de dichas autoridades, en el se van incluir: las guías aéreas, peso, valor, número de piezas y descripción del producto de cada una de las guías, posteriormente será llevado al sistema aleatorio para su revisión. Con las dos posibilidades de tocarles desaduanamiento libre o reconocimiento aduanal.

Si resultara reconocimiento aduanal, sólo podrán ser revisadas el 10% del total de la mercancía, sin que se lleve mucho tiempo en la revisión, para su posterior entrega; si hubiese alguna anomalía, entonces las autoridades correspondientes procederán a levantar una acta de hechos conforme al tipo de infracción en la que se haya concurrido, así que sugerimos que debe de hacerse previos minuciosos antes de declarar datos o información tanto en los formatos oficiales, como los que permiten obtener libremente las mercancías por parte del personal de las compañías de mensajería, de los agentes y apoderados aduanales, para no obtener infracciones y sanciones o la suspensión de la patente de los mismos ante la aduana.

CAPÍTULO 4

PROPUESTAS DE SOLUCION PARA EL SERVICIO DE MENSAJERIA

El presente Capítulo abordará lo relativo a las propuestas de solución de los servicios de las mensajerías, tanto a nivel de desarrollo del sector como en el despacho aduanal. Alternativas que se manejan hasta 1997. También hablaremos sobre la calidad de servicios que tiene para ofrecer y para conservarse en el liderazgo del sector.

Abordaremos lo más importante de este negocio en cuanto al desarrollo que mantendrán y los beneficios que se alcanzarán, partiendo desde el mejoramiento del mismo hasta lograr la calidad para brindar servicio según las necesidades del país y de los clientes.

4.1 PROPUESTAS PARA EL MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE MENSAJERIA.

"Nadie sabe si la tecnología ha propiciado la globalización o si la apertura de mercados fomenta la adopción de nuevas tecnologías. Lo que sí comenzamos a saber en México es que para acceder a las ligas del mercado internacional deben cambiar radicalmente las formas de planear y de administrar, especialmente en sector tan sensibles como"(93) la mensajería. En este sector se sabe que entre las prioridades que le quedan al Estado está la de proveer un reglamento específico, para que este sector de infraestructura de transporte funcione como la competitividad nacional lo exige.

El transporte de mercancías y documentos juega un papel importante y vital para el nuevo contexto internacional, "de creciente integración económica regional, las empresas se ven obligadas a enfrentar constantemente nuevos retos en lo que respecta la comercialización...flexibilidad, versatilidad y capacidad de movimiento"(94) de los productos y sobre todo a las legislaciones de cada país, con lo cual las empresas de mensajería están presionando a las aduanas de cada país a adoptar un funcionamiento más ágil y homogéneo y obtener una armonía con las autoridades aduaneras y lograr importantes avances en el flujo y control de envíos.

(93) Avilés, Rosario. "Aviación: cambios necesarios". El Financiero, p. 24.

(94) Chávez, Víctor. "Retiera Zedillo su compromiso con la apertura comercial". El Financiero, P. 23.

"Después de la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que nos comprometió económicamente y políticamente con el país -Estados Unidos- más grande y hegemónico de la tierra, se requiere celebrar más y más convenios de integración económica con otras regiones del urbe, en particular y al más corto plazo con la Unión Europea, que es la segunda potencia mundial"(95), por lo mismo tomando en cuenta la creciente integración económica que existe, y sobretodo con otros convenios posteriores, las empresas se verán obligadas a enfrentar constantemente nuevos retos, en lo que respeta el transporte de sus productos.

Por tal motivo "el hoyo negro en el Tratado de Libre Comercio en materia de mensajería podría desembocar en la creación de un nuevo panel entre México y Estados Unidos. Los encargados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, están dispuestos a negociar con el gobierno de Bill Clinton, pero E.U. presiona para que México abra unilateralmente su mercado a las empresas DHL, Federal Express, United Parcel Service y Airborne."(96) Por lo tanto nuestras autoridades nacionales tienen que pedirle un trato igualitario para nuestras empresas de mensajería, porque hasta el momento las empresas internacionales en México tienen un crecimiento increíble y su mercado cada vez es más grande, mientras que las compañías mexicanas en ese país vecino el servicio de operaciones es casi nulo y lo realizan a través de los servicios de estas empresas extranjeras.

Este problema cada vez se ha ido agudizando hasta el grado de que "se inició todo cuando UPS se quejó...de que México no cumplía con el TLC en materia de paquetería, después de que esa empresa había invertido 120 millones de dólares en el país. La queja... contra el gobierno de Ernesto Zedillo, es la siguiente: México no quiere dar trato nacional a las empresas de Estados Unidos, UPS no puede operar el mismo tipo de vehículos que sus competidores mexicanos, a más de un año de solicitar la entrada de camiones de mayor peso, la SCT no otorga a UPS autorización"(97) El gobierno mexicano inhibe la participación de otros competidores, lo único que UPS pretende es dar un servicio "puerta a puerta" a sus clientes, pero la SCT desalienta la concurrencia de prestadores de servicios internacionales.

El gobierno Norteamericano ha solicitado que se de a la firma UPS toda la libertad de hacer por nuestro territorio una cobertura amplia, incluyendo diferentes tipos de servicios como de entrega de mensajería, paquetería y carga a través de camiones; creemos que si se aceptara por parte de SCT, sería muy injusto para nuestros nacionales quienes hasta el momento no pueden competir con esta empresa en México y mucho menos les permiten la entrada en la Unión Americana. En si, se debe poner límites al tonelaje para mover la mercancía de los diferentes servicios y así distinguirlos y no realizar practicas desleales.

(95) Tercero Vazquez, Héctor "México-Estados Unidos- Unión Europea" El Financiero p 32

(96) Gaona, José Luis. "Zona Libre" El Financiero p 22

(97) Idem.

Y la otra cara de la moneda es esta: "El gobierno de Bill Clinton no ha otorgado a las compañías nacionales (Estafeta, Aeroflash, Zaeta, On Time, Reporte Directo, Servi Express y Estrella Blanca, entre otras) el acceso que México ya dio a las compañías estadounidenses que llevan más de 15 años de trabajar y las empresas nacionales hasta el momento no pueden entrar al país vecino"⁽⁹⁸⁾. Las autoridades nacionales están tratando de legislar por medio de un reglamento el transporte de paquetería en grandes vehículos, sin embargo, para UPS el principal problema es que recibe mercancía que llega a pesar mas de dos toneladas para distribuirse en territorio nacional, con lo que requiere de una legislación acorde a sus necesidades.

"Senadores mexicanos están dispuestos a legislar en esta materia, pero no para que entren las empresas extranjeras a dar el servicio de carga dentro del país, exclusividad de mexicanos, sino para hacer más eficiente el reparto de paquetería y mensajería "⁽⁹⁹⁾. Los cambios, en este sentido, deberán promoverse en varios sentidos y niveles de servicios de mensajería en México, incluyendo las modificaciones a la política de transporte, despacho aduanero y lineamientos, tomando conciencia primeramente en los altos niveles de quienes conducen y plantean programas de desarrollo y mejoramiento de los diferentes sectores del transporte, con el fin de optimizar y de crear condiciones necesarias que impulsen el crecimiento cuantitativo y cualitativo de las empresas de mensajerías.

Consideramos que si es posible el desarrollo de manera confiable y segura de las compañías de mensajería nacionales en el servicio que prestan, pero, desafortunadamente, si se observan las condiciones en la que los servicios nacionales se encuentran, se nota que los servicios que prestan al consumidor en cuanto a la mensajería se refiere, son insuficiente y sin calidad competitiva, en comparación con las compañías extranjeras. Por lo tanto, se propone que el análisis del proyecto que están haciendo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, junto con la Asociación Nacional Mexicana de Empresas Courier, A.C. para regular al servicio de mensajería, sea revisada tanto por la iniciativa privada como por las autoridades correspondientes, con el fin de dar una continuidad para la regulación del servicio, evitando que éstos sean anulados en próximos sexenios.

Con "los objetivos centrales del Plan de Desarrollo 1995-2000, el Presidente Ernesto Zedillo habló sobre los tratados comerciales y con la posibilidad de incrementar el intercambio comercial más abierto"⁽¹⁰⁰⁾ y se comprometió a continuar con las reformas económicas de liberación y desregulación, las cuales ha cumplido paulatinamente y sobre todo con el TLC., pero ni siquiera en este Tratado o en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, se menciona la regulación del servicio de mensajería, solo el correo. Consideramos que en el presente sexenio se tome en cuenta este transporte, ya que constituye un factor decisivo para el desarrollo económico nacional y lograr ubicarse a la altura de los estándares prevalecientes en el mercado mundial y, por lo tanto, adquirir un mayor grado de competitividad y presencia comercial en el escenario mundial.

(98) Idem

(99) Idem

(100) Hernández, Jaime. "Mal negociado el TLC, el servicio de mensajería" El Financiero, p. 25.

Su desarrollo podría ser de manera confiable y segura y tendría mayor posibilidad en el ámbito de las compañías nacionales, si el gobierno "delimita adecuadamente el servicio de cabotaje del autotransporte federal de carga"⁽¹⁰¹⁾, así como el de mensajería, las apoyara aceptando el proyecto de ley en la SCT, y se modificara el del Despacho Aduanero para las mensajerías, contenido en el Manual de Procedimientos de la Aduana, lo que permitirá prohibir transportar paquetes con dimensiones y pesos distintos a los establecidos para cada sector, incluyendo al correo postal.

Dentro del próximo programa de trabajo de la S.C.T., para 1997, esperamos que dentro su marco jurídico se acepte reglamentar la ley para las mensajerías, a fin de promover un sistema de transporte competitivo, eficiente y seguro.

Esta propuesta encuentra sus bases en un recorrido que se puede hacer, analizando la situación de la mayoría de las compañías de mensajería donde con algunas excepciones, todas las empresas nacionales se encuentran en crisis de credibilidad, por no ofrecer un servicio rápido y eficaz, como las que ofrecen las compañías internacionales que, con sus inversiones, pueden solventar desde pagar impuestos por el cliente hasta la contratación de nuevo personal para el buen servicio. Desafortunadamente, si se observan las condiciones en las que se encuentren nuestros servicios nacionales, observamos que se tiene que invertir más de lo que puede, lo que trae como consecuencia el alza de los precios por envío.

De tomar en consideración nuestras propuestas tendríamos las siguientes consecuencias:

- a) Que el desarrollo del servicio de mensajería sería una actividad rentable para las compañías nacionales, pues al aceptar el proyecto de ley para estas empresas se trabajaría en igualdad de condiciones con las internacionales que tiene mayor presencia en el país.
- b) Por lo tanto el logro de un nivel de servicio competitivo entre compañías nacionales e internacionales sería una realidad.
- c) Que se impulsaría el comercio exterior, tanto en la importación como en la exportación de documentos y paquetería, lo que representaría una comodidad para los clientes por la entrega acelerada.
- d) Se delimitaría el servicio de mensajería, para no entrar en prácticas desleales de servicio con el correo y carga.

(101) Hernández, Jaime. "Mal negociado en el TLC, el servicio de mensajería" El Financiero p. 20.

4.2 PROPUESTAS PARA EL MEJORAMIENTO DEL DESPACHO ADUANAL PARA LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS POR MENSAJERÍA.

El problema que aqueja a las empresas que fomentan intensamente el comercio internacional acelerado, a través del servicio de puerta a puerta, son las principales trabas aduanales para las mensajerías. En tal sentido el principal compromiso de las mensajerías al importar y exportar es de entregar al día siguiente los documentos, muestras y mercancías encomendadas para su transportación, incluyendo su despacho aduanero.

En tal virtud, se ha llevado a cabo una intensa labor ante las autoridades de la SHCP, en la cual se reconoce su labor profesional, concediéndosele facilidades de operación aduanera con el Manual de Procedimientos para el Despacho de Mercancías que se Transportan por Mensajería, que ha permitido cumplir con el objeto social, que actualmente se considera como transportación de envíos diversos y distintos a la correspondencia, aunque existe este lineamiento legal para regular el despacho aduanal para este servicio, aún siguen existiendo demasiados requisitos para el mismo, con lo cual se propone que se uniforme la Ley conforme a las necesidades que tienen los usuarios de este servicio, para que les permita acelerar el comercio exterior y que se dé la cooperación internacional con las demás aduanas.

En lo que se refiere a las importaciones o exportaciones de una mercancía por medio de las mensajerías, se requiere preparación, inversión y tiempo. Al transportar por mensajería no se debe interpretar que uno se ahorra tiempo al colocar en las manos del mensajero el paquete y éste, a su vez, se entregue en la puerta de su destinatario. Sin embargo, muchas personas e incluso compañías así entienden que funciona el servicio de mensajería. El comercio exterior tiene simplificación, y se comprende que existen facilidades para vender al exterior e importar, pero ello no las exime de prepararse y cumplir con los requisitos aduanales que exige la aduana.

Como ejemplo, al importar libros u otros artículos exentos de impuestos, si pagan DTA e IVA, muchos clientes protestan argumentando que los libros no pagan absolutamente nada, y que la compañía de mensajería tiene la obligación de entregarlo sin ningún trámite aduanal. Esto se da por la falta de información que deben manejar y proporcionar las compañías de mensajería o por la SHCP, (sobretudo por la desinformación en el TLC) en donde se diga, que todos los embarques detienen para el respectivo pago del DTA e IVA y trámite aduanal, aún siendo productos exentos de impuestos.

Como ya se indicó en el Capítulo 3, las compañías extranjeras (por su capital extranjero) y algunas mexicanas, absorben los gastos de los impuestos de los embarques con un valor máximo de \$200.00 usd y los clientes creen, que su embarque salió libre de aduana y nunca paso por un por revisión aduanal, obviamente esto no se indica y se entiende que son las compañías extranjeras las que mejor ofrecen los servicios, por eso se debe de dar una franquicia a las compañías de mensajería para introducir mercancías de valores menores de \$200.00 usd, (como se ofrece la franquicia de \$300.00 usd a los pasajeros en las líneas comerciales), solo con el pago respectivo del DTA e IVA y sin pago de impuestos, como se realiza en E.U. y que sea unilateral a escala mundial; obviamente para muestras, muestrarios, documentos y pequeños paquetes, que no afecte a la economía.

Con lo anterior creemos que para la igualdad entre las empresas será necesario considerar lo siguiente:

a) Un reglamento específico y claro, que permita la competitividad sin ventajas a las compañías extranjeras, sin tantas limitaciones, proteccionismo y buscar la igualdad en E.U.A, Canadá y demás países, ya que si nos dan privilegios de la entrada de pequeños paquetes hasta \$200.00 usd sin pago de impuestos, nosotros debemos de corresponder con el mismo trato.

b) Incluir en el proyecto de ley para las mensajerías la existencia de una franquicia de \$200.00 usd, para los envíos que se realizan por este servicio según sea la naturaleza de los mismos, como ejemplo diremos: en documentos, muestras y muestrarios sin valor comercial y pequeños paquetes y sobretodo estipular cuántas piezas pueden pasar como muestras.

c) Evitar trabas gubernamentales para estos servicios en cuanto al despacho aduanal, reglamentar el servicio y, por supuesto que las empresas mexicanas inviertan el capital necesario para crear una infraestructura sostenida que daría una competitividad en México.

d) Las compañías deben de ofrecer confiabilidad en el servicio y calidad, desde la recolección del envío hasta su entrega, partiendo desde tener personal calificado y capacitado para el primer paso de la recolección y entrega oportuna.

f) Aprovechar de los eventos que realizan la CLADEC, ACCA y ANMEC, para analizar y reglamentar el despacho aduanero, junto con las autoridades aduaneras de cada país y así lograr un despacho más ágil y homogéneo a nivel internacional.

Con estos planteamientos, consideramos que se aceleraría esta industria y, sobre todo, las compañías mexicanas tendrían un crecimiento económico importante, permitiendo generar más empleos en varios puntos del país, beneficiando algunas poblaciones porque a medida que crezcan estas compañías buscarán ampliar aún más su cobertura nacional llegando así a más lugares del país, abriendo oficinas, solicitando más personal que las integren y que den servicio de atención, recolección y entrega. También consideramos que habrá más inversión extranjera a medida que se de ese crecimiento y habrá mejoras en el nivel de vida, tanto en el aspecto económico, como de servicios para la población.

4.3 ESTRATEGIAS PARA SEGUIR PERMANECIENDO EN EL MERCADO DE MENSAJERIA.

"Las compañías nacionales de mensajería si desean sobrevivir, deberán hacer altas inversiones, para entrar a procesos de calidad total ...porque la competencia de empresas extranjeras en este sector, particularmente estadounidenses, son financieramente fuertes y ya están aquí"(102). Por lo tanto se debe de contemplar primeramente la ampliación de tecnología de rastreo en telecomunicaciones, la automatización del servicio, la renovación del equipo vehicular y la capacitación del personal.

Las empresas de mensajería con mayor presencia en el mercado son las que ofrecen un servicio con cobertura mundial y nacional(103)

Las empresas que tiene cobertura mundial son:

FEDERAL EXPRESS
UNITED PARCEL SERVICE

AIRBORNE EXPRESS
D.H.L.

Como podemos ver, todas son compañías internacionales y exceptuando a Airborne Express, todas tienen capital extranjero que les permite ofrecer el servicio mundial por su infraestructura (aviones propios que vuelan de México hacia Estados Unidos), que las sitúan en un lugar privilegiado dentro de este mercado de transporte.

Las empresas con cobertura nacional son:

AEROMEXPRESS
MEXPOST
AEROFASH
MENSAJERIA ESTRELLA BLANCA
ADO
ESTAFETA
Y 200 pequeñas

Estas empresas al ofrecer el servicio internacional, deben utilizar una compañía extranjera para sus envíos; no tienen representantes en Estados Unidos para sus entregas y si se llegara a tener un trato reciproco del servicio con este país, se necesitará contar con inversiones para obtener oficinas e infraestructura.

(102) Hernández, Jaime. "Estafeta y Multipack invertirán 130 mdd". El Financiero, p. 10

(103) Cobertura mundial significa que cuentan con transporte aéreo internacional así como infraestructura propia.

Cobertura nacional significa que para los envíos internacionales lo realizan a través de líneas comerciales y con correspondencias en los demás países.

Los clientes son altamente exigentes y si las empresas desean afrontar el reto de la competencia, tienen que invertir en infraestructura, que permitirá calidad en información, puntualidad y servicio.

UPS, con cobertura mundial, "ha iniciado su servicio de cobertura total de entrega en toda la República, con el fin de posicionarse sólidamente en el mercado nacional para el próximo año"(104) de 1997, y también introducirá una nueva tecnología, edificios, líneas de servicios y entrenamiento de personal, que le permitirá una posición de liderazgo nacional y competirá con las compañías nacionales más fuertes en este mercado, como son Estafeta y ADO.

"Estafeta y ADO realizarán inversiones que ascienden a más de 110 y 20 millones de dólares respectivamente, que les permitirá alcanzar un liderazgo nacional junto con UPS"(105). En el próximo año invertirán equipo de transporte, oficinas, compra de trailers y contratación de más personal, por su crecimiento de más del 50% que han tenido en 1996 y de lo que se esperan para 1997, con el posible reglamentación del servicio.

Así como estas compañías, las demás tendrán que realizar fuertes inversiones, si no desean quedarse rezagadas en cuanto a servicio y modernidad y, sobretodo, tomando en cuenta que las más fuertes compañías cuentan con Internet, que hace que los clientes tengan información oportuna y confiable, que es lo que exigen lo clientes, sin tener que comunicarse con la compañía y asegurarse de la entrega del envío.

(104) Mares Paris, Eneas. "México deja de ser una estación para UPS; ofrece cobertura nacional". *El Financiero*, p. 18.

(105) Hernández, Jaime. Op. cit. p. 10.

CONCLUSIONES

El transporte influye sobre nuestras vidas y ha hecho que todos los pueblos dependan más los unos de los otros, al desarrollar el comercio internacional. La familia, a principios del siglo XIX, solía ser de una estructura económica que generalmente le permitía bastarse a sí misma; la de hoy necesita el concurso de otros pueblos para vestirse y alimentarse. El auge del transporte ha permitido que las mercancías puedan ser llevadas a los mercados del mundo con facilidad y rapidez, sobre todo cuando hablamos de la existencia del servicio de mensajería, el cual permite que se de mayor fluidez y la pronta recepción de la paquetería y documentos, ayudando a agilizar el comercio internacional entre los países en poco tiempo y que hace la diferencia entre los demás tipos de transporte de mercancías, llegando a más lugares con rapidez y eficiencia.

Con base en los resultados obtenidos mediante nuestro estudio hemos llegado a las siguientes conclusiones:

A lo largo de la evolución que ha venido sufriendo el servicio del correo, se dio paso al desarrollo de la mensajería, este desenvolvimiento se ha dado por las deficiencias del correo. En poco tiempo a obtenido un gran auge y ha crecido a pasos gigantescos y hasta la fecha no tiene una definición ni concepto, lo que dificulta a las autoridades nacionales e internacionales la tarea de clasificar el tipo de servicio y sus modalidades utilizadas para la transportación de sus documentos y mercancías.

La mensajería tiene mucho futuro tanto a nivel nacional como internacional por el gran número de envíos que mueven diariamente hasta el domicilio de los clientes con agilidad y eficacia además de ser un servicio personalizado desde la recolección hasta su entrega, lo que lo hace diferente a cualquier otro servicio. Además, estas empresas cuentan con sistema de telecomunicaciones de rastreo internacional, en donde se puede obtener la hora, fecha y firma de la persona que recibe el paquete.

Las empresas de mensajería nacional e internacional forman parte de la globalización del comercio exterior de una manera importante en la medida que mueven documentos, paquetes, artículos, muestras, etc. urgentes para la recepción y entrega en gran volumen, en poco tiempo y en todos los rincones del mundo, lo que ha propiciado un mayor dinamismo de la actividad de los negocios internacionales, utilizando para su entrega diferentes medios de transporte como son: en servicio aéreo el avión, por tierra los automóviles, camionetas y trailers.

Pero a pesar de su importancia no tiene un reglamento específico dentro del sector de transporte y uno de los principales problemas a los que se enfrentan, es el de los pesos máximos permitidos por guía aérea. Hay compañías como Mexicana de Aviación que acepta hasta 10 kg. y otras sobre todo las internacionales como UPS, DHL y Airborne Express que aceptan hasta 75 kg., considerado como regla general aceptar dichos pesos, pero si un cliente pide que se le envíe un paquete con mayor peso, es decisión de la compañía la aceptación de enviarlo sin ningún otro trámite. Por este motivo los transportistas de carga se quejan de que se esta invadiendo su sector y realizan practicas desleales.

Por lo tanto se necesita contar con un reglamento específico nacional así como adoptar un movimiento homogéneo a nivel internacional, para agilizar la transportación de este sector, de igual forma se hace necesario la creación de un órgano regulador a fin de alcanzar una similitud en la prestación del servicio y de oportunidades en el mercado nacional e internacional. Ya que de no existir un reglamento, traería como consecuencia como ocurre en nuestros días, que al servicio siga siendo regulado por varias jurisdicciones, normas y leyes que muchas veces parecen ser contradictorias para el mismo desarrollo y del cumplimiento de los objetivos creados por dichas empresas.

Con los diferentes criterios y las aplicaciones de algunas leyes que interrumpen la entrega oportuna, ocasiona molestia para los clientes o usuarios del servicio de mensajería, puesto que se le promete una entrega de 24 a 48 hrs. y sin embargo, transcurren más de 72 para que se le pueda entregar, esto debido a los problemas que tuvo que enfrentar la compañía ante las autoridades aduanales el cumplimiento de alguna ley (aunque es justificable) es difícil entender porque tanta restricción y el porque se pierde tanto tiempo.

La falta de un reglamento específico para el servicio de mensajería es producto de la no visualización o previsión por parte de nuestras autoridades nacionales del volumen de tráfico de documentos y paquetería que han movido las empresas de mensajería. A la entrada del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica y lo que se presentará en años posteriores a este Acuerdo con la posibilidad de firmas de nuevos acuerdos comerciales, como ejemplo, la que habrá con la Unión Europea; debiera ser la pauta y motivo de especial atención por parte tanto de las Secretarías de Estado involucradas, así como por la Asociación Nacional Mexicana de Empresas Courier, A.C. quien hasta el momento no ha logrado la ratificación del reglamento específico en materia de mensajería y paquetería el cual ya tiene muchos años de estudio (para ser exacto desde 1993).

Sin embargo esperamos que se ratifique en 1997, dadas las circunstancias por la que actualmente atraviesan las compañías de mensajería, en la aplicación de diferentes reglamentos cuando debería tener uno propio como sucede en el Servicio Postal Mexicano, para que todas las compañías nacionales e internacionales tengan la misma oportunidad en el mercado nacional.

Uno de los principales problemas por lo que aún no ha sido aprobado ningún proyecto de ley para el servicio de mensajería, es por la compañía de UPS que ocupa el primer lugar tanto nacional como internacional por sus servicios y por el capital que genera en cualquier país, que lucha por sus propios intereses, lo que dificulta la aceptación de los proyectos de ley. Esto ha dificultado la entrada en vigor dicha ley, además sería necesario ponerse de acuerdo entre las compañías dentro de la misma Asociación de los lineamientos que deberán seguir en beneficio de todas y del dinamismo del comercio.

A través de nuestra investigación y por la experiencia laboral adquirida en una empresa de mensajería (Airborne Express) compañía internacional, que tiene representación en nuestro país bajo el nombre Pegaso Express, S.A. DE C.V., vemos el desarrollo que han adquirido estas empresas y como la presente administración, está motivando y fomentando las exportaciones, abriendo nuevos mercados internacionales de conformidad con los propósitos del Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000; pero también observamos con tristeza, que dentro de este Plan no se menciona en el sector comunicaciones y transportes nada respecto al servicio de mensajería y pensamos que por su importancia, crecimiento y eficacia sería importante que se incluyera para el mejor tratamiento de las mercancías y del servicio.

Por tal motivo, las empresas mexicanas no se encuentran satisfechas por ello y han presionado a las autoridades para que regulen el mercado antes de que continúe la avalancha de compañías extranjeras. Esto se prevé en la Asociación Nacional Mexicana de Empresas Courier, A.C., que parece, para muchos, un riesgo, y beneficios para otros, porque habrá más competitividad, mejoramiento en el servicio y tarifas mas bajas en beneficio de los usuarios.

Dentro del despacho aduanero para las mercancías transportadas por mensajería, vemos que dentro del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México se han visto beneficiados los importadores y exportadores de los tres países, con la reducción de impuestos cuando se aplica la preferencia arancelaria; se han disminuidos algunos permisos y así también simplificado ciertos trámites burocráticos; sin embargo, aún se sigue perdiendo tiempo en realizar algunos trámites en las Secretarías de Estado, donde se tardan muchos días en dar una autorización o permisos para ciertos productos que requieren o que son necesarios ya sea previo aviso y permiso o cuando están sujetos al cumplimiento de regulaciones tanto para importaciones como para exportaciones.

Dentro del servicio, un 50 por ciento de los usuarios son personas físicas y no morales, las cuales por lo mismo no tienen una información amplia y completa de cómo funciona la aduana y de cómo se aplica el libre comercio entre un país y otro.

Un claro ejemplo es cuando se importa un bien o producto como muestra o por se un regalo por mensajería, como podrían ser: libros, ropa, calzado, artículos de belleza, artículos de cocina, electrodomésticos, adornos para el hogar, efectos personales, bebidas, etc., las cuales están sujetas a las regulaciones arancelarias y no arancelarias tales como: Normas Oficiales Mexicanas, de Etiquetado, Sanitarias, Fitosanitarias, etc., que en muchas de las ocasiones son desconocidas por los pequeños o casuales importadores, debido a que no hay muchas información o porque piensan que todo los que llega por mensajería no debe cumplir con estos requisitos que solicitan nuestras autoridades, sin saber que al momento de solicitar el servicio de puerta a puerta, el cliente se compromete a todos los trámites aduanales que requiera (aclarado en la guía aérea).

Así también existe otra problemática; cuando un importador trae mercancías de alguno de los países con los que existe un tratado de libre comercio piensan que se les aplica la preferencia arancelaria, sin embargo, no es así para que se pueda dar es necesario:

1o.- Ley Aduanera habla de que si la mercancía es menor a \$ 1000.00 usd. y es originaria de alguna de las partes que firman en el Tratado de Libre Comercio no es necesario presentar certificado de origen, pero si deberán declarar para que se les aplique preferencia arancelaria que juran bajo protesta de decir verdad que el bien o mercancía es originario de alguna de las partes.

2o.- Si la mercancía tiene un valor superior a los \$ 1000.00 usd, deberá presentar certificado, y las etiquetas que acompañan a las mercancías deberán tener que fueron hechas en algunos de los países que forman parte del tratado de libre comercio.

Cuando se presenta alguno de los casos anteriores al importar alguna mercancía, se aplica preferencia; pero, si sucede el caso de que la mercancía proceda de alguna de las partes firmantes y no fue hecha de alguno de estos países, entonces, no se puede aplicar la preferencia e inclusive si la mercancía es originaria de algún país de cual se le solicita el cumplimiento de pago de cuotas compensatorias (ejemplo China), entonces la mercancía tendrá que realizar el pago total de impuestos.

Como esto es desconocido por la mayoría de los usuarios del servicio de mensajería, se ven obligados a abandonar la mercancía, retornar o bien en algunas ocasiones hay quienes si liberan su mercancía aunque con mucha molestia, lo cual ha sido en alguna ocasión perjudicial para la imagen de la compañía de mensajería cuando se presentan estos casos, porque los clientes empiezan a comparar los servicios, o dejan de seguir enviando o de recibir envíos por el conducto de una compañía, ya que piensan que son estás quienes deben absorber el problema y no ellos y esto debido a la falta de información.

En las exportaciones se dan algunos casos en la que el exportador tiene que acudir a algunas de las Secretarías de Estado para solicitar un permiso previo para la exportación de algún producto o cumplir con algunas normas regulatorias para enviar mercancías, como pueden ser muestras de azúcar, bebidas, de plantas, animales, esculturas, etc., y los trámites en algunas ocasiones son tardados y se llevan muchos días en autorizarlos, así que sería necesario difundir notas informativas para aquellas personas que deseen exportar o importar algún bien del o por el país. En muchas ocasiones la falta de información retrasa y representa pérdida de dinero o de clientes el no enviarlas o de recibirlas a tiempo.

Así que todas estas variables influyen o repercuten para la imagen de cada compañía, porque muchos cliente realizan reclamaciones y preguntan que quienes se harán cargo de todos los gastos que se ocasionan, porque jamás nadie le informo que tenía que hacer dicho tramite antes de enviar o recibir su mercancía y culpa a estas compañías, cuando en realidad el debería haber investigado qué requisitos necesitan para el envío de algún bien.

Actualmente existen diferentes reglas para el despacho aduanal de las mensajería: en las Reglas Fiscales Misceláneas, en el Reglamento de la Ley Aduanera, en el Manual de Procedimientos para el Despacho Aduanero para Mensajerías, en las Complementarias, en la Ley de Comercio Exterior y en la misma Ley Aduanera, relativas al comercio exterior mexicano, en las cuales es muy frecuente que se estén dando modificaciones, las que ya no se manejan bajo circulares, sino mediante la publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dichas modificaciones se dan por la presión de organizaciones (como CANACAR, Agentes o Apoderados Aduanales, los importadores y exportadores), que desean que se delimiten aún más estas leyes que serían beneficiosas para los mismos y para algunas empresas, como ejemplo el de las mensajerías, que han venido ganado terreno, por ejemplo, antes sólo se autorizaban hasta \$ 2,000.00 usd, como máximo para realizar trámites por medio de Apoderado Aduanal y actualmente ya se permite hasta \$ 5000.00 usd.

La principal característica de las empresas de mensajerías es su internacionalización, por lo que es necesario uniformar las franquicias como sucede en los Estados Unidos y Canadá. Dicha franquicia se refieren a la importación de mercancías sin el pago de impuestos, como sucede con los documentos o como los artículos de los pasajeros en vuelos internacionales cuyo monto no pasen de \$200.00 usd, especificando qué mercancías entrarían dentro de éstas y hasta cuántas piezas pasarían bajo esta franquicia, una vez rebasada la cantidad, entonces se tendría que realizar trámite normal por medio de un pedimento individual o global ya sea por medio del apoderado aduanal de la compañía de mensajería o agente aduanal que el cliente desee contactar, esto con la finalidad de no obstaculizar el desarrollo y la agilización del servicio de 24 a 48 horas de entrega que negocian estas compañías de mensajería con sus clientes.

Hay una diversificación de intereses, los cuales se ven reflejados en la falta de información que tiene la Asociación Nacional Mexicana de Empresas Courier, A.C. (ANMEC), ya que no tiene información de la mayoría de las empresas del gremio ni suficiente personal que proporcione información de alguna empresa y datos del surgimiento de las mismas a nivel internacional y en nuestro país, ni tampoco cifras del grado de desarrollo ó cuántas existen en nuestro país; asimismo no existe un control en cuanto a tarifas ni el promedio que han establecido las compañías.

Creemos que sería importante hacer ajustes como capacitación al personal, tener un registro confiable y actualizado de todas las empresas del gremio, etc. Esto les permitirá dar una mejor información tanto al público como interna y que permitirá conocer mejor el desarrollo en los últimos años.

Así también queremos manifestar, que desde que se inició nuestra investigación, le solicitamos a la Asociación antes señalada, información sobre la historia y desarrollo de las empresas de mensajería y, hasta la fecha, no han querido proporcionarnos ningún tipo de información, por lo que fue necesario recabar la información en las compañías (excepto la compañía UPS), así como en la PROFECO. Tal vez UPS: no quiso dar información porque no es conveniente para sus intereses y para que no se divulgue información confidencial, aunque nosotros sólo les solicitamos su historia y servicios proporcionados, no parte de sus lineamientos o políticas internas.

A manera de conclusión, podemos decir que en la actualidad, México dispone de amplias oportunidades para que sus exportaciones penetren a los mercados mundiales. Para aprovecharlas hace falta un impulso decidido en los diferentes sectores de comunicaciones y transportes internacionales, incluyendo al servicio de mensajería. Por que la actividad reguladora del Estado no debe obstruir o entorpecer la actividad productiva de las empresas privadas como los particulares. Por el contrario debe promover que el servicio de mensajería continúe su desarrollo con la aplicación de un marco regulatorio equitativo, transparente y eficiente que es indispensable para aumentar la capacidad competitiva de las empresas, alentar la inversión productiva y, por lo tanto, propiciar la creación de más y mejores empleos en este sector.

Se deberá ejecutar un programa de desregulación y simplificación administrativa orientado a mejorar la eficiencia de la regulación vigente y a eliminar la discrecionalidad innecesaria de la autoridad y el exceso de trámites burocráticos que impiden a la empresas, sobretudo cuando hablamos del despacho aduanal aplicable a estas empresas, que concentrarían su esfuerzo en sus servicios, que permitan aumentar su eficiencia y su agilización en el mercado nacional e internacional y adecuar las regulaciones a la realidad mexicana.

BIBLIOGRAFIA

- Barba Vázquez, Irma Concepción. La carga aérea Internacional, desarrollo y perspectivas. México, UNAM, 1994 164p.
- Cardenas de la Peña, Enrique. Historia del Correo en México. México S.C.P.1987. 319p.
- Carvajal Contreras, Máximo. Derecho Aduanero. 5a. Ed. México, Ed. Porrúa, 1995 458p.
- C.F. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ed. Esfinge. México, 1989 130p.
- Díaz Leal, Eduardo Reyes. Aduana Operación en México. Ed. Universidad en Asuntos Internacionales. 1994. 230p.
- Díaz Leal, Eduardo Reyes. Hacia adonde va la aduana. Ed. Universidad en Asuntos Internacionales. 1997. 135p.
- Frías Sensores, María Teresa. El impacto de la política de regulación de los Estados Unidos en el sistema de transporte aéreo internacional. México. UNAM 1990. 138p.
- García Nieto, Graciela. Desarrollo y Perspectivas del Transporte Aéreo Mexicano en la Importación y Exportación de Mercancías Frente a la Apertura Comercial. México. 1995. UNAM. 108p.
- ISEF. Compendio de Disposiciones sobre Comercio Exterior. México. Ed. Fiscales Isef. 1996. 833p.
- La Unión Postal Universal. Su Creación y Desarrollo. Suiza. Oficina Internacional de la Unión Postal Universal. 1978. 13 p.
- La Unión Postal Universal. Convenio del Congreso de Hamburgo. Suiza, Oficina Internacional de la Unión Postal Universal. 1989. 138p.
- Merle, Marcel. Sociología de las Relaciones Internacionales. Madrid, Ed. Alianza Universidad, 1980. 461 p.
- Nueva Enciclopedia Temática. Oficios, Comunicaciones y Transportes. Tomo 6, 25a. edición. Ed. Cumbre, S.A. de C.V. México, 1979. 631p.
- Ramírez Aguayo, Mario E. Las Prácticas Desleales de Comercio Internacional de la Apertura Comercial de la Economía Mexicana (1960-1991). México. 1991, UNAM 133p
- Razo González, Jaime. Importancia de la Modernización del Sistema Aduanero ante la apertura comercial en México (1985-1995). México. 1996. UNAM. 154p.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Historia del Correo. México. 1970. 250 p.
- UPU. Memorandum sobre la función del correo como factor de desarrollo económico social y cultural. Congreso de Lausana. 1974. 23 p.

HEMEROGRAFIA

- Carrasco, Jorge. "¿ Sabe México Exportar?" Mundo Ejecutivo, México, agosto 1995, Sección Comercio Exterior. pp 62-63.
- Coordinación Graf. de Investigación. PROFECO. Quién es Quién en servicios de mensajería Revista del Consumidor, Profeco, México, pp. 23-28.
- Información Dinámica de Consulta. "Empresas de Mensajería" Servicio Quincenal de Consultoría Empresarial, México, 31 Marzo de 1996, año X.2a. Epoca N° 06 pp 98-101.
- Gaona, José Luis. "Zona Libre". El Financiero, México, 13 junio 1995, Sección Comercio Exterior. p.22
- García, Theres. "Lo que no se explica en el TLC". Mundo Ejecutivo, México, octubre 1995, Tema Central. 99 12-24.
- González, Felipe. Servicios de Mensajería <Más rápido, más lejos>. Contacto, México, febrero 1995, Reportaje Especial. pp.25-39.
- Hernández, Jaime. "Mal negociado en el TLC, el servicio de mensajería". El Financiero, México, 6 mayo 1996, Sección Negocios. p.17
- Hernández, Jaime. "Una <maraña> de trabas afecta a la carga aérea". El Financiero, México 2 agosto 1996, Sección Negocios. p.11
- Hernández, Jaime. "Reciprocidad con Estados Unidos, piden empresas de mensajería". El Financiero, México, 10 julio 1996, Sección Negocios. p.10.
- Ortiz Hernández, Rafael. "Depende de la sana política aduanera la captación de divisas o la fuga de capitales del país". Boletín Aragón, México, junio 1996, p. 9 y 23.
- Ramos, Guadalupe. "Pedirán transportistas diferir dos años la apertura del sector". El Economista, México, 20 diciembre 1995, Sección Industria y Comercio. p.29
- Santiago, Magdalena. "Servicios de Mensajería. Más rápido, más lejos". Contacto, México, 15 septiembre 1992, Edición Especial. pp 2-14.
- SECOFI. "Sistema Mexicano de Defensa, Prácticas Desleales de Comercio Internacional". Serie Comercio Exterior, México, 1990. p. 10
- Villegas, Claudia. "Reglas de mensajería, en puerta". El Financiero, México, 15 septiembre 1995, p.10

DOCUMENTOS

D.O.F. "Plan de Desarrollo 1995-2000".

SCT. "Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000".

s/a "Datos Generales de la Organización" Folleto de difusión Mensajería Pegaso-Airbone Express.

s/a "Esto es DHL". Folleto de difusión de DHL.

s/a "Nuevos servicios del Servicio Postal Mexicano". Folletos de difusión de SEPOMEX.

s/a "Procedimientos Establecidos de Aduanas para Paquetería/Cargo Express" Folleto ANMEC.

ANEXOS

- 1.- SCT. "Proyecto de Reglamento del Servicio de Paquetería y Mensajería en Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal". Agosto 25 de 1995.
2. SHCP. "Despacho Aduanero de Mercancías Transportadas como Mensajería y Paquetería Internacional". Versión de Enero de 1996.

CONCEPTOS

ADUANA (CUSTOMS OFFICE) Oficina estatal situada en los puntos fronterizos, puertos y aeropuertos, que controla el tráfico de viajeros y mercancías, donde se aplican los derechos arancelarios.

AD VALOREM (AD VALOREM) (Según valor) De este modo un impuesto ad valorem es aquél que se carga según un porcentaje del valor, se opone a un impuesto (específico); cuya exacción es una cantidad dada por unidad de mercancía. El interés económico de esta diferencia reside en un impuesto ad valorem conserva la misma proporción aunque varíe el precio de las mercancías, mientras que un impuesto específico aumenta con respecto al precio si éste baja, y disminuye si el precio aumenta. Por lo tanto, si los precios de las importaciones normalmente tienden a aumentar, los impuestos específicos son menos (proteccionistas) que los impuestos ad valorem.

AGENTE ADUANAL (BROKER) Es la figura jurídica impuesta por el gobierno federal para representar a los contribuyentes, residentes en el país, que importen y/o exporten mercancía en el país, otorgada a través de una patente aduanal.

APODERADO ADUANAL (BROKER HOUSE) Operan igual que los agentes aduanales, con dos únicas diferencias, la primera es que no pueden trabajar para nadie más que para la empresa en donde se encuentran asalariados, es decir, el apoderado aduanal es una persona física asalariada de otra persona física o moral para prestar los servicios, particulares, del despacho de la mercancía y por otro lado, no cuenta con la responsabilidad solidaria que los agentes aduanales tienen.

ARANCEL (TARIFF) Impuesto al comercio que grava la importación o exportación de mercancías. Aunque existe gran variedad de tipos de aranceles, el más comúnmente empleado en nuestro país es el denominado "Ad valorem", al cual se calcula aplicando el valor en aduanas de las mercancías un porcentaje estipulado en la Tarifa del Impuesto General de Importación e Importación.

BARRERAS ARANCELARIAS Son impuestos elevados a los productos de importación, lo que hace que se encarezcan. Algunos países imponen fuertes aranceles a determinadas mercancías con el objeto de proteger sus industrias, de tal manera que se habla de "barreras arancelarias".

BARREAS NO-ARANCELARIAS O REGULACIONES NO ARANCELARIAS Son instrumentos de control y regulación de entrada o salida de productos al o del territorio nacional por cuestiones de calidad, más no de cantidad, como en el caso de los permisos de importación o exportación mejor conocidos como restricciones al comercio exterior. Para ser emitidas las regulaciones no arancelarias deben estar autorizadas por alguna de las secretarías de Estado del Gobierno Federal, deben haberse aprobado por la Comisión de Comercio Exterior (dependencia intersecretarial con sede en la SECOFI), autorizadas por el Ejecutivo Federal, haberse presentado en términos de fracción arancelaria y haber sido publicada en el Diario Oficial de la Federación.

BASE GRAVABLE En materia de Aduanas, es el monto declarado en los pedimentos de Importación y Exportación, sobre el cual se pagarán los impuestos al Comercio Exterior correspondientes.

CARGA (FREIGHT) Artículos, productos o mercancías cuyo peso, volumen, dimensiones y cantidad no está delimitada y puede ser cualquiera de los antes mencionados incluyendo plantas y animales vivos.

CLAUSULA DE LA NACION MAS FAVORECIDA en los acuerdos o tratados de comercio internacionales, por la que los privilegios arancelarios otorgados por un país a cualquier otro se amplían a todos aquellos con los que tiene tratados que incluyen la cláusula «de nación más favorecida». Así, por ejemplo, una cláusula de nación más favorecida puede afirmar que los bienes de B que entran en A no están sujetos a unos derechos superiores que los que se cargan a bienes similares de cualquier otro país y viceversa. De esta forma, los dos países reciben, al menos en principio, la seguridad de un trato arancelario tan bueno al menos como el disfrutado por cualquier otro país y una salvaguarda contra la discriminación arancelaria.

COMERCIO EXTERIOR (FOREIGN TRADE) Forma del comercio en general que significa el intercambio de mercancías y servicios entre diversos países. El comercio internacional o exterior es una ampliación del comercio interior y surge por la necesidad que tienen los países de obtener bienes y servicios y que no se producen internamente.

COMERCIO INTERNACIONAL (INTERNATIONAL TRADE) Conjunto de transacciones comerciales que realizan todos los países del mundo entre sí. Está representado por las importaciones y exportaciones de los países.

CONSIGNATARIO (CONSIGNEE) Persona o entidad a quien el transportista debe entregar los objetos del contrato del transporte, en las mismas formas en que las recibió del remitente.

DAÑO (DAMAGE) Quebranto sufrido en el embarque, en el momento de su recepción, transportación o entrega, el cual puede ser destrucción total o parcial.

DERECHOS ADUANALES O ARANCELARIOS (CUSTOMS DUTIES): Gravamen que deben soportar las mercancías importadas y, en casos excepcionales, las exportadas, teniendo que ser satisfechos por los importadores o exportadores respectivamente.

DESGRAVACION: Se ha considerado como un método de reducir la carga impositiva en actividades de tipo particular. En este sentido puede considerarse como una política general, del gobierno para subvención.

DESPACHO ADUANERO DE LAS MERCANCIAS IMPORTADAS (CLEARANCE BY CUSTOMS OF IMPORTED MERCHANDISE): El despacho de las mercancías por la aduana son efectuadas de acuerdo con las especificaciones, requisitos y condiciones particulares que consisten en la declaración o licencia de importación, en especial, por lo que afecta a la naturaleza, cantidad y valor de las mercancías y al país de origen y procedencia de las mismas.

DICTAMINADOR ADUANAL. Es un prestador de servicio particular previamente autorizado por la SHCP, que cumple con un doble objetivo por una parte cuida de los intereses del Fisco Federal mediante la práctica de revisiones aduanales de un alto nivel técnico, y por otra parte, en forma aleatoria, ejerce una especie de "Control de Calidad" sobre el reconocimiento aduanero practicado por parte de los servidores públicos. Esto implementa un procedimiento de vigilancia más efectivo que evita la corrupción, el contrabando y la subvaluación de precios de importación, a la vez que certifica la correcta clasificación arancelaria.

DUMPING: Forma monopolista de discriminación de precios. Vender bienes en el extranjero a unos precios inferiores a los del mercado interior del exportador, después de sumarle los costos de transporte y otros costos.

EMBALAJE (PACKING): Envoltura protectora de las mercancías vendidas por el exportador para que no sufran daño durante su transporte. El tipo de embalaje a utilizar se determinará en función de la clase de mercancía a proteger, del medio de transporte a utilizar, de la distancia a recorrer y de la duración del viaje.

EMBARCADOR O REMITENTE (SHIPPER): Persona o entidad que embarca mercancías para su transportación.

EXENCION ARANCELARIA O EXENTA (EXEMPT TARIFF): Supresión total de los derechos arancelarios.

EXPORTACION (EXPORT): Modalidad de comercio exterior consiste en la venta de mercancías al extranjero dándoles salida del país del vendedor con previo o posterior cobro de las mismas en divisas. La salida de las mercancías (despacho de aduana) del país de origen requiere su correspondiente autorización administrativa.

EXPORTADOR (EXPORTER): Persona o entidad que se dedica al comercio de exportación, bajo su entera responsabilidad y con capacidad legal suficiente.

FACTURA COMERCIAL (COMMERCIAL INVOICE): Documento justificativo de la compraventa de mercancías y de determinados servicios extendida y firmada por el vendedor, a nombre de cargo del comprador. Deberá contener, principalmente, el número de unidades físicas de la mercancía, la denominación comercial de dicha mercancía, el precio unitario, el importe total, gastos del transporte y seguro, impuestos, bonificaciones y descuentos, forma de pago, así como clase de embalaje, número de bultos, marcas y numeración de los mismos.

FACTURA PRO-FORMA (PRO-FORMA INVOICE): Modalidad de factura expedida por el posible futuro vendedor y dirigida al posible comprador como oferta de la mercancía que el primero está dispuesto a suministrar. Debe contener todos los términos y condiciones de la operación de compraventa, que posteriormente, si se concreta la transacción figurará en la factura comercial.

FLETE (FREIGHT): Es el precio del transporte que el fletador o cargador tiene que pagar al fletante en virtud de dichos contratos, en cuyo caso se habla «flete pagado» si el flete lo pagase el consignatario de las mercancías al recibirlos se daría «fletes debidos».

FLETE DEBIDO O POR COBRAR (FREIGHT COLLECT): Flete pagadero en destino.

FLETE PREPAGADO (FREIGHT PREPAID): Flete ha sido pagado desde origen.

FRANQUICIA ARANCELARIA (DUTY FREE): Exención arancelaria.

FRACCION ARANCELARIA: Es un código numérico (8 dígitos) que se establece en las tarifas del impuesto general de importación y de exportación el cual permite clasificar y distinguir las mercancías para efectos del cumplimiento en cuanto a las restricciones y regulaciones arancelarias y no arancelarias.

GRAVAMEN (BURDEN): Carga o impuesto sobre actividad económica, capitales o propiedades.

GUIA HOUSE (HOUSE AIRBILL): Es un documento que proporciona cada compañía transportista a su cliente el cual lleva el nombre y logotipo de la misma, en donde deben anotarse los siguientes datos: nombre de remitente, consignatario, dirección de ambos, teléfono, número de bultos, peso, valor y descripción de la mercancía.

GUIA MASTER (MASTER AIRBILL): Documento o guía madre que proporcionan las líneas transportistas, que ampara el envío de una o varias guías houses que tienen diferentes mercancías, consignatarios con su respectivo domicilio o destino distinto.

IMPORTACION (IMPORT): Modalidad de comercio exterior consistente en la adquisición de mercancías en el extranjero para introducirías en el país del comprador.

IMPUESTO (TAX): Contribución obligatoria impuesta por una autoridad pública, sin relación inmediata con la calidad de servicios prestados al contribuyente.

MANIFIESTO (MANIFEST): Documento donde se manifiestan todas las guías houses que se manejan en la guía master, donde se anotan el nombre del remitente y del consignatario y de sus direcciones respectivamente, número de piezas, pesos y valor.

MERCANCIA (GOOD COMMODITY): Cualquier cosa mueble susceptible de compraventa en el mercado.

MENSAJERIA (COURIER): Servicio de distribución de correspondencia por empresas privadas al margen del correo oficial.

PAMA: Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera, es decir, es cuando la autoridad detecta supuestos errores y abre un procedimiento administrativo de defensa para el contribuyente pueda aportar pruebas suficientes para desvirtuar los hechos y actos que se le imputan.

PEDIMENTO: Es la forma oficial autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en el cual se declaran todos los datos de las mercancías a importar o exportar, así como los datos del importador o exportador, según sea el caso, calculando de igual manera la cantidad y los conceptos de impuestos a pagar (DTA, Ad Valorem, IVA, etc).

PEDIMENTO ADUANAL: Es un documento en formato oficial autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, o declaración fiscal que está sujeta a la comprobación por parte de la autoridad y que es igual a otras declaraciones, como las del Impuesto al Valor Agregado, Impuesto sobre la Renta o Impuesto al Activo, que contendrá los datos referentes al régimen aduanero al que se pretenden destinar las mercancías, la descripción del producto y su clasificación arancelaria conforme a su naturaleza, así también los datos necesarios para la determinación y pago de los impuestos al comercio exterior y de las cuotas compensatorias. En el caso de mercancías sujetas al requisito de permiso de importación o exportación, el pedimento también deberá incluir la firma electrónica y el código de barras o usar otros medios de control.

PEDIMENTO GLOBAL: Se entiende como declaración fiscal conforme a lo dispuesto en el Manual de Procedimientos para empresas de mensajería que en global un cierto número guías aéreas consolidadas las cuales deben estar revalidadas por la empresa de mensajería que está sujeta a comprobación por parte de las autoridades respectivas, el cual es formulado a través de un Agente o Apoderado Aduanero, que ampara aquellas mercancías transportadas en un mismo embarque de diferentes consignatarios o destinatarios, que no se consideran muestras, pero cuyo valor unitario de cada mercancía sea inferior al equivalente en moneda nacional a doscientos dólares de los Estados Unidos de América, no existiendo límite a la suma del total de los bienes importados. En este caso se anotará en el pedimento global el nombre y R.F.C. asignado a "Empresas de Mensajería" si son ellas quienes realizan el trámite, asimismo, se anotará la clave A1 tanto para importación como para exportación definitiva, la descripción de la mercancía por cada número de guía y como se clasifican arancelariamente anotando el código 99010001, aplicando las tasas que corresponda según la mercancía. El origen de las mercancías será el que señale la etiqueta de las mismas.

PEDIMENTO SIMPLIFICADO: Es un documento autorizado de conformidad a lo dispuesto en el Manual de Procedimientos y en las Reglas Fiscales, para realizar la importación o exportación de mercancías que se transportan por servicio de mensajería, que compruebe el pago de los impuestos al comercio exterior, este documento se autoriza únicamente para pequeños o casuales importadores y exportadores que no cuenten con el RFC de importadores y exportadores, además de que el valor del artículo no deberá ser superior a los \$ 1,000.00 USD., y podrá importar más 3 veces en el mismo mes, también se utilizará una clave de pedimento T1, el RFC genérico autorizado para las empresas de mensajería y una Fracción arancelaria genérica, con la tasa global especificada mediante Reglas de Carácter Fiscal, los impuestos no serán deducibles del Impuesto Sobre la Renta, leyenda que debe acompañar al pedimento en el lugar de las observaciones.

PEDIMENTO DE RECTIFICACION: Es un documento en formato oficial o legal, que sirve para rectificar las declaraciones fiscales antes realizadas en un pedimento de importación o exportación que es susceptible de errores y omisiones, haciendo dicha rectificación voluntariamente por los contribuyentes. Básicamente existen dos tiempos para rectificar, uno es antes de que se accione el mecanismo de selección aleatoria varias cosas como régimen como de impuesto, nombres o el tipo de cambio, prácticamente se puede hacer un nuevo pedimento. Segundo tiempo, es después del "semáforo fiscal", la cual puede hacerse siempre y cuando el contribuyente no se encuentre en revisión por la autoridad o haya sido notificado de una revisión. Realmente no existe límite en tiempo para hacerlo, puede realizar dicho trámite tanto el agente como el apoderado aduanal utilizando la clave R1

PRACTICA DESLEAL DEL COMERCIO EXTERIOR Se refiere al hecho de introducir a un país mercancías con precios inferiores al costo de producción, con la finalidad de apropiarse del mercado nacional

PREFERENCIA ARANCELARIA Ventaja arancelaria que tienen los países miembros de un determinado Acuerdo o Tratado, entre ellos mismos

RECINTO FISCALIZADO Es donde se realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización así como el despacho aduanero de las mismas que es propiedad de particulares con autorización de la Secretaría

REGLAS DE CARACTER GENERAL Lineamientos por medio de los cuales se regulan y fijan las condiciones y requisitos que no quedaron claros tanto en la Ley Aduanera como en su Reglamento, dichos ordenamientos se aplicaran aún en contra de lo establecido en la Ley y su Reglamento

RECONOCIMIENTO ADUANERO Es el acto de comprobación a que se someten las mercancías en caso de que al momento de pasar por el Sistema Aleatorio le hubiese tocado Reconocimiento Aduanero (Semáforo Rojo), es decir, un visita aduanal deberá comprobar la cantidad de bultos, números de series (en caso de que los haya), mercancías, etc., comprobando así la correcta clasificación y operación del embarque

REGIMEN ADUANERO Forma mediante la cual se introducirán las mercancías al territorio nacional las cuales podrán ser las siguientes con sus respectivas modalidades: A) Definitivos Y. De importación II De exportación B. Temporales Y. De importación a) Para retornar al extranjero en el mismo estado b) Para elaboración, transformación o reparación en programas de Maquila o de exportación II De exportación a) Para retornar al país en el mismo estado b) Para elaboración, transformación o reparación C. Depósito Fiscal D. Tránsito de mercancías Y. Interno II. Internacional E. Elaboración.

REGULACIONES Se refiere a los instrumentos adoptados por los Organismos Oficiales de cada país, a fin de regular la entrada o salida de las mercancías a territorio nacional

RESTRICCIONES Son aquellas medida que se establecen para restringir la cantidad de las mercancías que se van a introducir o van a salir de territorio nacional

SEGURO (INSURANCE) Seguro mediante el cual el asegurador, previo cobro de la correspondencia prima, se compromete a indemnizar al asegurador o de los daños producidos en las cosas aseguradas o causadas por ellas durante su transporte

VALIDACION Dar fuerza, reconocimiento. Firma seguridad de un acto. En Comercio Exterior el Agente o Apoderado Aduanal, tiene que validar el Pedimento, esto es hacerlo efectivo para la Autoridad.

VALOR EN ADUANA (CUSTOMS VALUE): Para la aplicación de los derechos de aduana ad valorem, valor de las mercancías importadas con destino a consumo, es el precio normal, es decir, el precio que se estima pudiera fijarse para estas mercancías, en el momento en que los derechos de aduana son exigibles, como consecuencia de una venta efectuada en condiciones de libre competencia entre un comprador y un vendedor independiente uno de otro.

VISTA ADUANAL. Es aquella persona autorizada, cuya función es verificar el cumplimiento.

ANEXOS

PROYECTO DE REGLAMENTO DEL SERVICIO DE PAQUETERIA Y MENSAJERIA EN CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL.

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Articulo 1.- El presente Reglamento tiene por objeto regular el servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal.

Articulo 2.- Para los efectos del presente Reglamento se entenderá por:

Carga Consolidada: La transportación en un vehiculo de paquetería y mensajería de una remesa de mas de 10 paquetes.

Carta de Porte o Guía: El documento firmado por el remitente y el permisionario en el que se establecen los términos y condiciones en los que se prestará el servicio de paquetería y mensajería.

Destinatario: Persona a la que va dirigido un paquete o mensaje cuyo nombre y domicilio aparece en la carta de porte y a quien, en su caso, se factura el servicio correspondiente.

Entrega: El momento en que se pone en manos o a disposición del destinatario el paquete o mensaje de acuerdo a lo convenido en la carta de porte.

Ley: La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Manifiesto: El documento que contiene la relación de paquetes que transporta un vehiculo de paquetería y mensajería, señalando el número de guía correspondiente.

Mensaje: El documento contenido en envoltura, con características diferentes a las establecidas para la correspondencia de conformidad con la Ley del Servicio Postal Mexicano, debidamente rotulada en los términos del presente Reglamento

Número de Guía: El consecutivo que se encuentra impreso en la carta de porte.

Paquete: Bulto embalado con peso máximo de 50 kilogramos, debidamente rotulado en los términos del presente Reglamento.

Permisionario: La persona física o moral que cuenta con permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar el servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal.

Recepción: El acto por medio del cual el permisionario acepta en sus instalaciones los paquetes y mensajes para su transportación y entrega.

Recolección: El servicio por medio del cual el permisionario, a solicitud expresa del remitente, recoge los paquetes y mensajes en el domicilio de éste, para su posterior transportación y entrega.

Remesa: El conjunto de paquetes enviados por un mismo remitente a un mismo destinatario.

Remitente: La persona que contrata con el permisionario el servicio de paquetería y mensajería cuyo nombre y domicilio aparece en la carta de porte y a quien, en su caso, se factura el servicio correspondiente.

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Servicio de paquetería y mensajería: El servicio auxiliar al autotransporte federal que realiza el permisionario y que consiste en la transportación de paquetes y mensajes, con las características señaladas en el presente artículo, en un tiempo límite de entrega.

Tiempo Límite de Entrega: Plazo máximo de cinco días hábiles, contado a partir de la recepción o recolección del paquete o mensaje, con el que cuenta el permisionario para efectuar su entrega. Tratándose de paquetes y mensajes procedentes del extranjero, el tiempo límite de entrega comenzará a contar a partir de que se haya concluido el procedimiento aduanal respectivo.

Transportación: El traslado de los paquetes y mensajes que realiza el permisionario en caminos y puentes de jurisdicción federal.

Vehículo de Paquetería y Mensajería: El autorizado por la Secretaría en los términos del artículo 6 del presente Reglamento para transportar paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal.

Artículo 3.- Es competencia de la Secretaría interpretar el presente Reglamento para efectos administrativos, así como vigilar su observancia en los términos del artículo 20.

En lo no previsto por el presente Reglamento se aplicará el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares

CAPITULO II DE LOS PERMISOS

Artículo 4.- La Secretaría otorgará permisos para la prestación del servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal a personas físicas o morales mexicanas que cumplan con los requisitos señalados en la Ley y en el presente Reglamento.

Artículo 5.- Para obtener el permiso a que se refiere el artículo anterior, se requiere:

- I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto determine la Secretaría;
- II. Acreditar domicilio dentro del territorio nacional;
- III. Presentar copia de la cédula de registro federal de contribuyentes;
- IV. Presentar el modelo de carta de porte para su aprobación;
- V. En el caso de personas morales, presentar los poderes que acrediten la personalidad de sus representantes en términos de Ley y la escritura constitutiva inscrita en el registro público correspondiente, en la que se acredite que su objeto social contempla la prestación del servicio de paquetería y mensajería y la prohibición expresa para prestar el servicio de autotransporte federal de carga.

Cumplidos los requisitos previstos en el presente artículo la Secretaría deberá emitir la resolución que corresponda, en un plazo que no excedera de treinta días naturales, contados a partir de aquel en que dichos requisitos hayan sido efectivamente satisfechos, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de cuarenta y cinco días naturales.

Artículo 6.- Una vez obtenido el permiso, el permisionario deberá solicitar las placas y tarjeta de circulación que correspondan exclusivamente al servicio de paquetería y mensajería, para cada uno de los vehículos con los que pretenda prestar dicho servicio en caminos y puentes de jurisdicción federal. La Secretaría las expedirá siempre y cuando se presente lo siguiente:

- I. Una solicitud en el formato que para tal efecto determine la Secretaría.
- II. Copia de la factura o carta factura del vehículo o bien del contrato de arrendamiento mediante el cual se acredite legalmente la posesión del mismo;
- III. Una constancia expedida por un taller que certifique las adecuadas condiciones físico-mecánicas del vehículo para la prestación del servicio;
- IV. La constancia de baja emisión de contaminantes expedida por un centro de verificación autorizado por la Secretaría para tales efectos, y
- V. Constancia de la póliza vigente de seguro que ampare la responsabilidad por daños a terceros.

Cumplidos los anteriores requisitos la Secretaría expedirá las placas y la tarjeta de circulación en un plazo máximo de veinte días naturales, contados a partir de aquel en que dichos requisitos hayan sido efectivamente satisfechos.

Los vehículos con capacidad de carga útil de hasta 1 tonelada no requerirán las placas y la tarjeta de circulación a que se refiere este artículo, debiendo exhibir de manera clara y visible, de acuerdo con las características del vehículo, el nombre comercial de la empresa, o su logotipo, y la leyenda "Servicio de Paquetería y Mensajería" en ambos costados del mismo.

CAPITULO III
DE LA OPERACION DEL SERVICIO
DE PAQUETERIA Y MENSAJERIA

Artículo 7.- El permisionario deberá prestar el servicio en vehículos de paquetería y mensajería, salvo cuando contrate la transportación de la paquetería y mensajería con el autotransporte federal de carga. En este último caso, el permisionario conservará la responsabilidad de la prestación del servicio de paquetería y mensajería frente al remitente.

Para efectos de lo establecido en el párrafo anterior, el autotransportista federal de carga que realice la transportación de paquetería y mensajería por cuenta y cargo del permisionario, deberá portar en el vehículo el documento que compruebe la relación contractual con el permisionario.

Artículo 8.- El permisionario llevará a cabo la transportación exclusivamente de paquetes y mensajes que se ajusten a lo definido en el artículo 2. del presente Reglamento.

Artículo 9.- El servicio de paquetería y mensajería deberá prestarse dentro del tiempo límite de entrega.

El permisionario podrá ofrecer el servicio en un tiempo de entrega menor al señalado en el párrafo anterior que, de ser incumplido, otorgará al remitente el derecho a la indemnización que corresponda en los términos del presente Reglamento.

Artículo 10.- Por cada paquete o mensaje, el permisionario deberá expedir una carta de porte, la que contendrá cuando menos:

- I Número de guía;
- II Nombre o razón social del remitente y del destinatario;

- III Domicilio del remitente y lugar de entrega del paquete o mensaje.
- IV. Fecha en que se contrata el servicio.
- V. Fecha convenida de entrega del paquete o mensaje.
- VI. Peso del paquete.
- VII En su caso, condiciones especiales de manejo del paquete. y
- VIII Condiciones en las que se indemnizará al remitente en caso de retraso en la entrega del paquete o mensaje.

La Secretaría podrá autorizar al permisionario para que una sola carta de porte pueda amparar una remesa, siempre que el permisionario cuente con los avances tecnológicos necesarios para que la Secretaría pueda obtener la información necesaria y oportuna de cada uno de los paquetes incluidos en dicha carta de porte.

Artículo 11.- Las cartas de porte serán expedidas, cuando menos, en original y dos copias, debiéndose conservar el primero en los archivos del permisionario. una copia se le entregará al remitente y otra se adherirá al paquete o mensaje a manera de rótulo.

La Secretaría podrá autorizar la expedición de las cartas de porte en forma distinta a la señalada en el párrafo anterior, cuando así lo justifique el avance tecnológico, siempre que dicho cambio permita a la Secretaría obtener la información establecida en el artículo anterior, y al usuario comprobar los términos y condiciones en los que fue acordado el servicio.

Artículo 12.- El permisionario tendrá prohibido transportar

- I. Paquetes y mensajes con características distintas a las establecidas para los mismos en el artículo 2 del presente Reglamento.
- II. Paquetes y mensajes cuyo contenido sea cualquiera de los que a continuación se señalan:

- a) Billetes o anuncios de lotería extranjera o de juegos de azar prohibidos.
- b) Materiales y residuos a los que hace referencia el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos;
- c) Psicotrópicos y estupefacientes,
- d) Amas de fuego y explosivos, y
- e) Animales o perecederos, cuando no se cumplan las condiciones de higiene y seguridad adecuadas

III. Carga consolidada

Artículo 13.- Para efecto de determinar la transportación de carga consolidada en contravención a lo dispuesto por este Reglamento, la Secretaría tomara en cuenta, además de los datos consignados en la carta de porte y el manifiesto, la información contenida en la facturación de los servicios.

Artículo 14.- Los paquetes y mensajes que maneje el permisionario tendrán el carácter de inviolables.

El permisionario podrá proceder al reconocimiento de un paquete o mensaje con objeto de constatar su contenido debiendo hacerlo ante por lo menos dos testigos. De no encontrarse alguno de los contenidos señalados en la fracción II del artículo 12, el permisionario deberá dejar los paquetes o mensajes en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento. En caso contrario, pondrá el paquete o mensaje a disposición de la autoridad competente.

Artículo 15.- El permisionario, al realizar la transportación de paquetes y mensajes, deberá portar en el vehículo de paquetería y mensajería el manifiesto respectivo.

La Secretaría podrá autorizar excepciones a lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando así lo justifique el avance tecnológico y la Secretaría pueda obtener la información necesaria y oportuna para verificar el cumplimiento del presente Reglamento.

Artículo 16.- La póliza del seguro, señalada en la fracción V del artículo 6, deberá mantenerse permanentemente vigente

Artículo 17.- El permisionario será responsable por el retraso en la entrega, pérdida, robo, extravío, daños, fallantes, destrucción de los paquetes o mensajes, o por cualquier otro daño o perjuicio que pueda originarse con motivo de la prestación del servicio de paquetería y mensajería, excepto en casos fortuitos o de fuerza mayor

El permisionario no será responsable por el daño que sufra el bien contenido en el paquete o mensaje, cuando dicho bien, por su propia naturaleza, se hubiere deteriorado parcial o totalmente, siempre que el servicio se preste en las condiciones pactadas por el permisionario con el remitente

El permisionario tampoco será responsable por el retraso en la entrega, pérdida o daños que sufra el paquete o mensaje, cuando el remitente hubiese proporcionado información incorrecta en la carta de porte y ello hubiese sido la causa del retraso en la entrega, pérdida o daño del paquete o mensaje.

Artículo 18.- El permisionario deberá indemnizar al remitente por el retraso en la entrega del paquete o mensaje en los términos que establezca la carta de porte.

La indemnización por cualesquiera de los otros eventos señalados en el primer párrafo del artículo anterior será de treinta veces el salario mínimo general vigente diario para el Distrito Federal a la fecha del evento.

El período de responsabilidad del permisionario comprenderá desde la recepción o recolección del paquete o mensaje hasta su entrega. La responsabilidad del permisionario se interrumpirá cuando el paquete o mensaje le sea retirado por orden de autoridad competente

La reclamación correspondiente estará sujeta en cuanto a su forma y términos a lo dispuesto por la Ley Federal de Protección al Consumidor.

Artículo 19.- El permisionario podrá ofrecer al remitente en sus instalaciones un seguro opcional de una compañía aseguradora legalmente autorizada, o bien una constancia de garantía emitida por el propio permisionario, que garantice el cumplimiento del servicio de paquetería y mensajería, en relación con su paquete

o mensaje, por un monto superior al que obtendría en los términos del artículo anterior, en el entendido de que, de contratar el remitente el seguro con una compañía aseguradora, el permisionario no será responsable del cumplimiento de la póliza de seguro respectiva.

CAPITULO IV DE LA VERIFICACION

Artículo 20.- La Secretaría verificará el cumplimiento de este Reglamento y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, el permisionario estará obligado a otorgar todas las facilidades para estos fines, así como a proporcionar a la Secretaría informes con todos los datos que permitan conocer de la operación del servicio de paquetería y mensajería.

CAPITULO V DE LAS SANCIONES

Artículo 21.- La Secretaría podrá revocar los permisos para prestar el servicio de paquetería y mensajería por cualesquiera de las siguientes causas:

- I. Transportar paquetes y mensajes con características distintas a las establecidas para los mismos en el artículo 2 del presente Reglamento;
- II. Transportar, con conocimiento de ello, paquetes y mensajes cuyo contenido esté prohibido en términos de la fracción II del artículo 12 del presente Reglamento;
- III. Transportar carga consolidada;
- IV. Prestar el servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal en vehículos no autorizados por la Secretaría;
- V. Alcanzar un nivel mensual de incumplimientos en los tiempos de entrega equivalente al diez por ciento de los servicios facturados en dicho mes;
- VI. No mantener vigente la póliza de seguro establecida en la fracción V del artículo 6,

VII. No indemnizar al remitente en los terminos del artículo 18.

VIII. Declarar hechos falsos o presentar documentos falsos al solicitar el permiso para la prestación del servicio de paquetería y mensajería, o las placas y la tarjeta de circulación para sus vehículos, o al proporcionar información a la Secretaría en caso de inspección;

IX. Por transportar el permisionario, que a su vez tenga el permiso para prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros, paquetería y mensajería en cualquier lugar distinto al compartimiento de los autobuses, y

X. Las demas establecidas en la Ley

En el caso de la fracción II del presente artículo, la Secretaría podrá revocar el permiso al ocurrir la primera infracción, en los demás casos la Secretaría revocará el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo permisionario por lo menos en tres ocasiones, en un plazo de un año contado a partir de la primera infracción; por la misma causa de las previstas en este artículo.

Artículo 22.- Las infracciones a lo dispuesto por el presente Reglamento serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

- I. Por prestar sin permiso el servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal, con multa de 1000 salarios mínimos;
- II. Por transportar el permisionario paquetes o mensajes con características distintas a las permitidas para los mismos en el presente Reglamento, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos;
- III. Por transportar el permisionario carga consolidada, con multa de 500 a 1000 salarios mínimos;
- IV. Por realizar el permisionario la transportación de paquetería y mensajería en vehículos no autorizados por la Secretaría, salvo cuando contrate la transportación de la paquetería y mensajería con el

autotransporte federal de carga o de pasajeros con multa de 500 a 1000 salarios mínimos

- V. Por no portar el permisionario el manifiesto en el vehículo de paquetería y mensajería durante la prestación del servicio, con multa de 100 a 500 salarios mínimos;
- VI. Por encontrarse diferencias entre la información del manifiesto y los paquetes y mensajes contenidos en el vehículo de paquetería y mensajería con multa de 100 a 1000 salarios mínimos.
- VII. Por utilizar el permisionario un modelo de carta de porte distinto del autorizado por la Secretaría, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos.
- VIII. Por no mantener el permisionario vigente o no revalidar la póliza de seguro establecida en la fracción V del artículo 6, o cualquier otro documento de vencimiento periódico requerido por el presente Reglamento, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos;
- IX. Por declarar el permisionario hechos falsos o presentar documentos falsos al solicitar el permiso o las placas y la tarjeta de circulación para sus vehículos, o al proporcionar información a la Secretaría en caso de inspección, con multa de 1000 salarios mínimos.
- X. Por transportar el permisionario, que a su vez tenga el permiso para prestar el autotransporte federal de pasajeros, paquetería y mensajería en cualquier lugar distinto al compartimiento de los autobuses, con multa de 500 a 1000 salarios mínimos, y
- XI. Por cualquier otra infracción al presente Reglamento, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos.

En caso de reincidencia, en un plazo de un año contado a partir de la primera infracción, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de la cuantía señalada.

Para los efectos de la aplicación de las multas se entenderá por salario mínimo el salario mínimo general vigente diario para el Distrito Federal al momento de cometer la infracción.

Las sanciones establecidas en el presente artículo se impondrán, por parte de la Secretaría, con independencia de las indemnizaciones que deba pagar el permisionario al remitente, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 18 del presente Reglamento.

Artículo 23.- Las sanciones económicas que se señalan en el presente capítulo se aplicaran sin perjuicio de la responsabilidad penal que en su caso resulte, ni de que cuando proceda, la Secretaría revoque el permiso.

Para la imposición de las sanciones la Secretaría observará el procedimiento establecido por la Ley, aplicando supletoriamente la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

TRANSITORIOS

Primero.- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo.- La Secretaría, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, comenzará a expedir las placas y tarjetas de circulación de los vehículos de paquetería y mensajería.

Tercero.- La Secretaría otorgará un permiso provisional para cada uno de los vehículos del permisionario que hubieren sido aprobados para prestar el servicio de paquetería y mensajería, que amparará la circulación de los mismos en tanto se expidan las placas y la tarjeta de circulación respectivas.

Cuarto.- Cuando el permisionario realice la transportación de paquetería y mensajería en vehículos con capacidad de carga útil inferior a 4 toneladas, no le serán aplicables lo dispuesto por la fracción III del artículo 12; la fracción III del artículo 21; y la fracción III del artículo 22 del presente Reglamento.

Quinto.- El permisionario del autotransporte federal de pasajeros podrá solicitar el permiso para prestar el servicio de paquetería y mensajería en los términos del presente Reglamento en cuyo caso no le serán aplicables los artículos 6, 12 fracción II, 21 fracciones III y IV, y la fracción III del artículo 22 del presente Reglamento, en el entendido de que el servicio de paquetería y mensajería deberá prestarse exclusivamente en los compartimientos destinados a la carga de los autobuses del servicio de autotransporte federal de pasajeros y en las rutas autorizadas por la Secretaría para prestar este último servicio

Sexto.- Los permisos y autorizaciones para la prestación del servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal otorgados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, permanecerán vigentes hasta el término establecido en el título correspondiente, en el entendido de que el servicio que se preste al amparo de dichos permisos o autorizaciones deberá ajustarse a lo dispuesto por el presente Reglamento a partir de la entrada en vigor del mismo

Séptimo.- Todo permisionario deberá contratar un seguro equivalente al solicitado en la fracción V del artículo 6 del presente Reglamento, para todos los vehículos con capacidad de carga útil menor a 11 toneladas en los que transporte paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal.

Octava.- El permisionario podrá celebrar un convenio con la Secretaría con el fin de acordar las condiciones más convenientes para que esta última lleve a cabo la verificación del cumplimiento del presente Reglamento

Noveno.- En tanto se obtiene el permiso para prestar el servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal a que hace referencia el artículo 4 del presente Reglamento, las personas físicas y morales que actualmente prestan este servicio podrán seguir utilizando el modelo de carta de porte que a la fecha han venido utilizando

Décimo.- El permisionario tendrá un plazo de 30 días naturales, contado a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, para cumplir con lo dispuesto por el último párrafo del artículo 6

Décimo Primero.- En tanto se expiden los permisos provisionales para los vehículos de paquetería y mensajería, el permisionario podrá, por un plazo de 30 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento,

transportar la paquetería y mensajería en vehículos con capacidad de carga útil mayores a 1 tonelada e inferiores a 4 toneladas, sin necesidad de contar con los permisos provisionales respectivos.

Décimo Segundo: Se derogan las disposiciones administrativas que se opongan al presente ordenamiento.

EN FAVOR DE LA
ECONOMÍA

DISCUSIÓN

Nombre del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1988

Grupo: Operación

Remesa No.

Capítulo Decimonoveno

Despacho Aduanero de mercancías transportadas como mensajería y paquetería internacional

Nombre del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1995

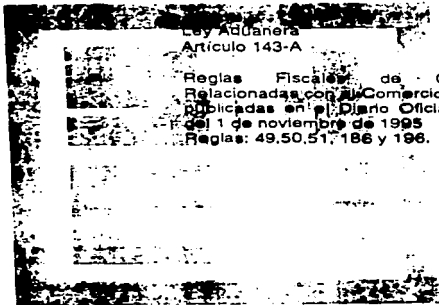
Grupo: Operación

Remesas No.

NOMBRE DEL PROCEDIMIENTO: Despacho aduanero de mercancías transportadas como mensajería y paquetería internacional.

OBJETIVO: Regular y controlar el despacho aduanero de mercancías que sean introducidas o extraídas del país a través de mensajería y paquetería internacional.

MARCO LEGAL:



Ley Aduanera
Artículo 143-A

Reglas Fiscales de Carácter General
Relacionadas con el Comercio Exterior
publicadas en el Diario Oficial de la Federación
del 1 de noviembre de 1995
Reglas: 49, 50, 51, 186 y 196.

Número del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1988

Grupo: Operación

Revisión No.

Normas y/o Políticas

PRIMERA: El despacho aduanero de mercancías transportadas por empresas de mensajería internacional se regirá por lo dispuesto en los Capítulos "Despacho Aduanero", "Despacho Aduanero a la exportación" y "Despacho Aduanero a la importación en tráfico aéreo" de este Manual, el mismo se efectuará por conducto de Agente o Apoderado Aduanal con las modalidades establecidas en este Capítulo. Si las mercancías se internan a territorio nacional por vía terrestre, el despacho de las mercancías deberá hacerse por el área de carga de la aduana fronteriza por la que ingresan dichas mercancías. Cuando la mercancía se transporta por la vía aérea, el transporte de los bultos, valijas o paquetes desde el comportamiento de carga del avión hasta el almacén fiscal o fiscalizado.

La conducción de las mercancías de origen por la ruta fiscal señalada por el Administrador de la Aduana, bajo la responsabilidad exclusiva de la línea aérea y, en su caso con la supervisión de la empresa de mensajería

Cuando la mercancía se transporta como equipaje por un empleado de la empresa de mensajería, deberá enviarse al comportamiento de carga de la aeronave y marcarse desde el lugar de origen con los engomados que permitan su identificación y que reúnan las características previstas en la regla correspondiente de la Resolución Miscelánea Fiscal. Al arribar la aeronave al aeropuerto de destino, se enviarán las mercancías por la ruta fiscal establecida por el Administrador de la Aduana al almacén fiscal o fiscalizado, en que permanecerán en depósito ante la aduana para ser despachados. En ningún caso se permitirá que la mercancía abandone el recinto fiscal por los lugares destinados al despacho de mercancías de pasajeros, ni se permitirá que la mercancía arribe como equipaje de pasajero abordo de la aeronave. El envío de la mercancía por la ruta fiscal mencionada se hará bajo responsabilidad de la aerolínea sin intervención de personal aduanal ni conducción de Policía Fiscal.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será aplicable tratándose

Nombre del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1988

Grupo: Operación

Revisión No.

exclusivamente de documentos, piezas postales obliteradas y periódicos, esta excepción no incluye diskettes de cómputo, cassettes, muestras, ni otros bienes distintos de los documentos y piezas postales señaladas expresamente.

Los documentos, piezas postales obliteradas multicitadas y periódicos, si podrán transportarse en la cabina de pasajeros de la aeronave y podrán despacharse en la sala de pasajeros; se transportarán en valijas cerradas con el distintivo que contenga la leyenda: "Mensajería Internacional, Documentos", pudiéndose venir rotulado, en placa metálica, impreso o por cualquier otro medio que tenga como finalidad distinguir a los bultos. Al arribar a la sala de pasajeros el empleado de la empresa de mensajería y paquetería internacional se presentará ante el semáforo fiscal y deberá entregar al personal del módulo, la "Declaración de importación de documentos" (Formato AGA-15).

Los documentos, piezas postales obliteradas, periódicos que vengan separados desde origen en el comportamiento de carga del avión, en valija cerrada y con el engomado a que se refiere el párrafo anterior, también podrán despacharse por la sala de pasajeros de la aduana, presentando la "Declaración de importación de documentos" (Formato AGA-15), mismo que podrá ser firmado por el Agente, Apoderado Aduanal, o por un empleado de la empresa de mensajería.

Tratándose de los bienes que se señalaron en el párrafo anterior y éstos se encuentren en almacén fiscal o fiscalizado en depósito ante la aduana, podrán ser separados ahí mismo para que utilizando el formato AGA-15, en lugar del pedimento, puedan ser despachadas en el área de carga de la aduana.

Una vez realizado lo previsto en los Párrafos Cuarto, Quinto y Sexto de esta norma, deberá accionar el mecanismo del semáforo o el sistema aleatorio; en caso de que el resultado sea rojo, la autoridad deberá realizar la revisión ante quien entregue la valija, cerciorándose el personal oficial de la aduana, que las valijas cerradas tengan adhendo el engomado antes señalado, que las mismas contengan sólo documentos y piezas postales obliteradas. De detectar irregularidades procederá a levantar las actas en que consten los

Nombre del Mensaje: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Area Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1988

Grupo: Operación

Remesa No.

hechos e impondrá las multas correspondientes, siendo responsables el Agente Aduanal que haya firmado el pedimento o el Apoderado Aduanal solidariamente con la empresa de mensajería poderdante..

En caso contrario, si resulta "Verde" la propia autoridad aduanera, entregará de inmediato la valija respectiva al empleado de la empresa, para que continúe hacia su destino. El empleado de la empresa de mensajería y paquetería internacional, no gozará de la franquicia a que tienen derecho los pasajeros internacionales y sólo podrán importar sin el pago de los impuestos al comercio exterior sus objetos de uso personal.

SEGUNDA: Para los efectos de este capítulo se entenderá como muestras y muestrarios las definidas como tales en la Regla 196 de la Resolución Miscelánea Fiscal publicada en el D.O.F. el 1 de noviembre de 1995 que a la letra dice:

"Para los efectos de la Regla Novena de las complementarias para la aplicación de la Tarifa de Impuesto General de Importación, se considera que son muestras sin valor comercial las que han sido privadas de dicho valor mediante operaciones físicas de inutilización que eviten toda posibilidad de ser comercializadas o las que tengan valor no mayor a cincuenta dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en moneda nacional". En este caso, no se considerará operación física de inutilización la simple colocación de sellos o leyendas.

TERCERA: Las empresas de mensajería y paquetería internacional deberán de realizar la separación de las muestras y muestrarios de las mercancías en general, desde el origen o bien dentro del almacén fiscal o fiscalizado en depósito ante la aduana, antes de que se presente al despacho aduanero.

CUARTA: Tratándose de folletos, muestras y muestrarios se utilizará un pedimento global elaborado por conducto del Agente o Apoderado Aduanal de la empresa de mensajería empleando el código 96010001 y el R.F.C. de la empresa de mensajería EDM930614781", aún cuando sea para diferentes consignatarios o destinatarios, este pedimento amparará todas las guías de

Nombre del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1986

Grupo: Operación

Remesa No.

un mismo embarque. Si durante la práctica de algún acto de verificación, incluido el reconocimiento aduanero, el personal aduanero detecta alguna mercancía que se pretende despachar al amparo del pedimento global a que se refiere esta norma, sin que su misma naturaleza sea la de folletos, muestras o muestrarios, conforme a lo dispuesto por la S.H.C.P., se levantará el Acta de Hechos correspondiente y se impondrán las sanciones correspondientes a quien resulte responsable, conforme a lo señalado en el párrafo octavo de la Norma Primera del presente capítulo.

Las empresas a que se refiere este capítulo podrán formular, a través de A.A. o P.A. de empresas de mensajería, un pedimento global por todas aquellas mercancías transportadas en un mismo embarque de diferentes consignatarios o destinatarios, que no se consideren muestras, pero cuyo valor unitario de cada mercancía sea inferior al equivalente en moneda nacional a doscientos dólares de los Estados Unidos de América, no existiendo límite a la suma del total de los bienes importados. En este caso se anotará en el pedimento global el número y H.F.C. asignado a "Empresas de Mensajería" EDM930614781, asimismo, se anotará la descripción de la mercancía por cada número de guía y como clasificación arancelaria anotará el código 99010001, aplicando la tasa que corresponda según la mercancía y el origen de las mismas que señalan las Reglas Fiscales 49, 50 y 51. Por concepto de contribuciones a la importación sobre el valor de cada mercancía. El origen de las mercancías será el que señale la etiqueta de las mismas.

En caso de que el pedimento global a que se refiere el segundo párrafo de esta norma se utilice para despachar mercancías cuyo verdadero valor en la aduana sea superior al equivalente en moneda nacional a doscientos dólares de los Estados Unidos de América, se levantará el Acta de Hechos correspondiente, y se impondrá a la empresa de mensajería y paquetería internacional, las sanciones correspondientes.

QUINTA: Para efectos de lo dispuesto por la Regla General 49, 50 y 51, se podrá utilizar pedimento simplificado siempre que el valor unitario de la mercancía no exceda de cinco mil dólares de los Estados Unidos de América, ó "Su equivalente en otras monedas extranjeras" ni tampoco exceda del número

Nombre del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1988

Grupo: Operación

Remesa No.

de unidades máximas a importar que señalan las reglas citadas. Si se trata de otro tipo de mercancías que no estén listadas en las reglas de referencia, no habrá un límite en la cantidad de piezas a importar siempre y cuando no exceda el valor antes referido. En este caso no se podrá consolidar mercancía en un sólo pedimento. En este mismo caso, cuando la mercancía no exceda de el valor antes citado se podrá utilizar el pedimento A1, siempre que reúnan los requisitos del R.F.C. del importador, se clasifique arancelariamente la mercancía, se determine el valor, etc., es decir, se cumpla con todos los requisitos que señala la Ley Aduanera para una importación definitiva.

En ningún caso podrán clasificarse las mercancías que vengan consideradas en una sola guía, con fines de evitar algún tipo de regulación o restricción no arancelaria o bien para poder importar la mercancía sin estar dado de alta en el padrón de importadores, por tanto las mercancías amparadas con una sola guía deberán ser despachadas con un sólo pedimento, pudiendo en este caso, si el valor de las mismas no excede de la cantidad señalada en el párrafo anterior, agrupar más guías en un solo pedimento siempre y cuando no exceda del valor referido.

SIXTA:

En el pedimento simplificado a que se refiere la norma anterior, se anotará el R.F.C. y el domicilio fiscal del importador. En caso de que el importador sea persona física que carezca de inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes o bien persona moral que no proporcione su R.F.C. a la empresa de mensajería y paquetería, se permitirá tramitación del despacho aduanero sin anotar el R.F.C. y se anotará la clave que le corresponda según las características del destinatario en el campo correspondiente al R.F.C. así como el domicilio particular del importador en el campo destinado al "domicilio fiscal del importador".

CARACTERÍSTICAS DEL DESTINATARIO

EXTR920901TS4
EMB930401KH4
OIN9304013NO
AAD930401KX7
MEDE930401U3A

EXTRANJEROS.
EMBAJADAS.
ORGANISMOS INTERNACIONALES.
AMAS DE CASA.
MENORES DE EDAD.

Número del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1988

Grupo: Operación

Remesa No.

EJID930401SJ5
ESTU93041QZ7
EDM930614781

EJIDATARIOS
ESTUDIANTES
EMPRESAS DE MENSAJERIA. (Esta característica podrá utilizarse cuando el importador no este en alguno de los otros supuestos).

La mercancía que se importe mediante pedimento simplificado empleando las características antes señaladas no será deducible para los efectos del Impuesto Sobre la Renta y el pedimento se asentará la leyenda: "El valor de la mercancía a que se refiere este pedimento y las contribuciones pagadas por su importación no son deducibles para los efectos del impuesto sobre la renta".

- SEPTIMA:** En el caso en que se formule un pedimento global, la empresa de mensajería está obligada a entregar al destinatario, copia fotostática del pedimento global que ampara la importación de la mercancía de que se trate. El Agente ó Apoderado Aduanal de la empresa de mensajería, deberá conservar en sus archivos el original (la copia destinada a Agente Aduanal) del pedimento a disposición de las autoridades aduaneras para cualquier aclaración.
- OCTAVA:** Cuando se formula un pedimento global según lo dispuesto por la Norma Cuarta de este capítulo y el resultado de la selección aleatoria sea reconocimiento aduanero, se practicará el mismo en un 10% de los paquetes amparados en dicho pedimento, en un lapso que no excederá de dos horas en los términos que señalan las Normas del Capítulo "Reconocimiento Aduanero", salvo que se encuentren Irregularidades, caso en el cual se procederá a reconocer la totalidad de la mercancía y se levantarán las Actas de Hechos correspondientes.
- NOVENA:** Las importaciones y exportaciones de mercancías cuyo valor unitario excedan del equivalente en moneda nacional a cinco mil dólares de los Estados Unidos de América, ó su equivalente en otras monedas

Nombre del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1988

Grupo: Operación

Revisión No.

extranjeras deberán promoverse por conducto de Agente Aduanal, en los términos del Capítulo de "Despacho Aduanero", utilizando para ello el pedimento de importación o exportación correspondiente.

DECIMA: Los empleados de las empresas de mensajería y paquetería Internacional, los Agentes Aduanales y Apoderados Aduanales cuando se detecten mercancías prohibidas que se pretendan importar o exportar al amparo de este procedimiento, están obligados a poner a disposición de las autoridades aduaneras dichas mercancías, de forma inmediata.

DECIMAPRIMERA: Las mercancías que se reexpidan de franja o región fronteriza al resto del territorio nacional por conducto de empresa de mensajería y paquetería internacional, sujetarán a lo dispuesto en el presente Capítulo independientemente de los montos de las mismas.

DECIMASEGUNDA: Cuando se reexpidan mercancías que fueron importadas a franja o región fronteriza por la que cubrieron los impuestos correspondientes al resto del país y se cumplieron en su caso con las restricciones o regulaciones no arancelarias para su transporte la empresa de mensajería y paquetería internacional deberá ampararlas con la documentación aduanal que compruebe el cumplimiento de las obligaciones aduanales.

Los trámites de reexpedición deberán efectuarse en la aduana en que se embarque la mercancía.

DECIMATERCERA: El presente procedimiento no será aplicable si la empresa de mensajería, de manera reincidente incumple con las disposiciones previstas en este capítulo.

DECIMACUARTA: Se permitirá el ingreso de la mensajería y paquetería de exportación al recinto fiscal sin la presentación del pedimento de

Nombre del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1976

Grupo: Operación

Remesa No.

exportación respectivo, por lo que el personal de la Policía Fiscal destacado en la garita de entrada a dicho recinto, no exigirá ninguna documentación y omitirá efectuar revisión alguna.

DECIMAQUINTA: La empresa de mensajería formulará por conducto del Agente o Apoderado Aduanal el pedimento global a la exportación que ampare todas las mercancías de un solo embarque, utilizando el R.F.C. genérico de las empresas de mensajería EDM930614781, clasificando la mercancía bajo la fracción arancelaria 9801.00.01 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Exportación. Para efectos del DTA pagarán la cuota de un solo pedimento.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será aplicable tratándose de mercancías que están sujetas a restricciones o regulaciones no arancelarias o tengan un arancel diferentes de cero, caso en el cual deberá clasificarse la mercancía de acuerdo a la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Exportación.

Lo dispuesto en el primer párrafo, no será aplicable cuando el contribuyente le solicite a la empresa de mensajería que le tramite su pedimento en forma individual.

Una vez formulado el pedimento en términos de los párrafos anteriores, el Agente o Apoderado Aduanal lo presentará al módulo bancario para efectuar el pago de las contribuciones y el derecho de trámite aduanero respectivo.

DECIMASEXTA: Pagado el pedimento el medio del transporte que contiene la mercancía se dirigirá al módulo de selección aleatoria. En dicho módulo el Agente o Apoderado Aduanal entregará los pedimentos para someterlos al mecanismo de selección aleatoria.

DECIMASEPTIMA: Si el resultado del mecanismo de selección aleatoria resulta "Desaduanamiento libre" el encargado de dicho módulo devolverá al Agente

Nombre del Manual: Manual de Procedimientos de Operación Aduanera

Área Emisora: Administración General de Aduanas

Fecha: Enero 1968

Grupo: Operación

Remesa No.

o Apoderado Aduanal la copia del pedimento destinada a éste y sin mayor trámite se permitirá que el medio de transporte se dirigirá hacia las pistas de aterrizaje para proceder a la carga de la mercancía en la aeronave.

DECIMOACTAVA: En caso de que el resultado del mecanismo de selección aleatoria sea "reconocimiento aduanero" el Agente o Apoderado Aduanal entregará al encargado del módulo del mecanismo de selección aleatoria la relación de los pedimentos que se sometieron a dicho mecanismo, por lo que el encargado del módulo de referencia omitirá efectuar manualmente registro alguno de los pedimentos que se sometieron al mecanismo en las libretas de control que lleva para este efecto.

DECIMONOVENA: El personal designado por el mecanismo de selección aleatoria para practicar el reconocimiento aduanero, recibirá directamente y sin intermediarios los pedimentos con sus anexos. En la relación de pedimentos sometidos al mecanismo entregada previamente por la empresa de mensajería acusará de recibido dichos pedimentos.

VIGESIMA: El personal encargado de practicar el reconocimiento omitirá efectuar manualmente registro alguno de los pedimentos que se le hayan entregado en las libretas de control que se llevan para este efecto, por lo que inmediatamente, que reciba los pedimentos practicará dicho reconocimiento de una forma ágil y expedita. Para este efecto, el Administrador de la Aduana designará permanentemente un Vista para practicar los reconocimientos aduaneros de las empresas de mensajerías.

VIGESIMAPRIMERA: El personal de la Policía Fiscal que se encuentre ubicado en la ganita de salida del recinto fiscal para pistas de aterrizaje, omitirá realizar revisión alguna a la mercancía que sale del recinto y se abstendrá de abrir el medio de transporte que las contenga, cerciorándose exclusivamente de que las mercancías abandonan el recinto fiscal con la documentación aduanera correspondiente.