

## REPOSITORIO ACADÉMICO DIGITAL INSTITUCIONAL

### *“Operación del Recinto Fiscalizado con Mercancía Contenerizada.”*

**Autor: JOSÉ LUIS PÉREZ VARGAS**

**Tesis presentada para obtener el título de:  
LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

**Nombre del asesor:  
L.C.I. Y E.M. LILA LISSETH GOVEA DUEÑAS**

Este documento está disponible para su consulta en el Repositorio Académico Digital Institucional de la Universidad Vasco de Quiroga, cuyo objetivo es integrar, organizar, almacenar, preservar y difundir en formato digital la producción intelectual resultante de la actividad académica, científica e investigadora de los diferentes campus de la universidad, para beneficio de la comunidad universitaria.

Esta iniciativa está a cargo del Centro de Información y Documentación “Dr. Silvio Zavala” que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados.

Esta Tesis se publica bajo licencia Creative Commons de tipo “Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada”, se permite su consulta siempre y cuando se mantenga el reconocimiento de sus autores, no se haga uso comercial de las obras derivadas.





**ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL**

**TESINA PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

**“Operación del Recinto Fiscalizado  
con Mercancía Contenerizada.”**

**PRESENTA:**

**JOSÉ LUIS PÉREZ VARGAS**

**ASESORA:**

**L.C.I. Y E.M. LILA LISSETH GOVEA DUEÑAS**

**No. De acuerdo LCI 100843**

**CLAVE 16PSU0011T**

**MORELIA, MICHOACÁN. 7 DE MARZO DE 2019**



## **AGRADECIMIENTOS**

### **MIS PADRES**

Pilares fundamentales que han dado a mi vida amor, confianza y seguridad. El amor que de mil maneras me lo demostraron, me lo demuestran y sé que siempre lo tendré. El querer lo mejor en nuestras vidas y que se ve reflejado en un abrazo, un beso, un consejo, o hasta en el silencio.

De mis papás recibí los valores que hablan por mi persona y que agradezco demasiado, por el saber reconocer lo bueno y lo malo, así como la firmeza de decidir por el camino correcto.

A mi mamá, Mari Vargas, con ese corazón enorme e inquebrantable, siempre velando por el bienestar de la familia. Amorosa, positiva, fuerte, dedicada a mantener la armonía en la familia. ¡Tú puedes! Ha sido la frase con la que nos impulsa a salir adelante.

A mi papá, José Luis para los cuates, el Ing. Manríquez en los trabajos, quien nos dio ese amor del padre trabajador que llevó sus tareas con responsabilidad y dedicación. Se nos adelantó en el camino, pero seguimos sintiéndolo en el corazón.

Ambos, Mari y José Luis, dos formas diferentes de darnos todo el amor que se le puede dar a un hijo. Los amo con todo mi corazón.

Gracias eternas.

## **MI FAMILIA**

A mis hijos, agradecerles el que me hagan querer ser el mejor padre del mundo, querer ser un gran ejemplo que puedan seguir y con ello me hacen una mejor persona. Ananda, Luis, Álex, los amo con todo mi corazón. Gracias por ser el motor de mi existir.

A mis hermanos, mis compañeros de vida que han contribuido desde siempre, gracias por su amor y compañía todos estos años, los amo con todo mi corazón Marilú y Édgar. Seguiremos juntos en esta aventura llamada vida y sé que siempre estarán a un lado mío.

## **MIS CÓMPLICES**

Gracias a todas las personas que me apoyaron durante la formación y presentación del presente documento, su soporte y comprensión que son necesarios en este tipo de retos, su tiempo para compartir información y experiencias que vienen a enriquecer el trabajo.

## **MI ASESORA**

Maestra Lis, agradecerte el apoyo y motivación para la creación de este documento. Por el interés mostrado en que saliera un trabajo digno del término de este ciclo educativo.

# Contenido

<b><u>AGRADECIMIENTOS</u></b>	<b><u>3</u></b>
<b><u>INTRODUCCIÓN</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>CAPÍTULO 1. IMPORTANCIA DEL CONOCIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DEL RECINTO FISCALIZADO</u></b>	<b><u>8</u></b>
1.1 OBJETIVO GENERAL	8
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	8
1.3 JUSTIFICACIÓN	8
1.4 CONOCIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS	9
<b><u>CAPÍTULO 2. LA OPERACIÓN DE RECINTO FISCALIZADO</u></b>	<b><u>11</u></b>
2.1 SITUACIONES DE DESCONOCIMIENTO DE LOS PROCESOS DEL PUERTO	11
2.2 PROBLEMAS EN LA LOGÍSTICA PORTUARIA	13
2.3 COMERCIO MARÍTIMO - PORTUARIO	13
Línea naviera	15
Responsabilidades	20
Contenedores Vacíos	25
Autotransporte	28
2.4 ÁREAS DE CONTROL ADUANERO Y PATIO DE CONTENEDORES	31
Información de buques por recibir	36
Importación	37
Exportación	41
Vacíos de exportación	43
Transferencias	43
Abandonos	45
Contenedores en Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera	46

<b>2.5</b>	<b>ÁREA DE SERVICIOS</b>	<b>48</b>
	El reconocimiento aduanero	50
	Facultades de comprobación	51
	Desconsolidación a Camión o Almacén	52
<b>2.6</b>	<b>ÁREA DE BUQUE</b>	<b>54</b>
	Descarga	56
	Carga	57
<b><u>CAPÍTULO 3. EMPRESA OPERADORA DE LA CUENCA DEL PACIFICO</u></b>		<b>59</b>
<b><u>CAPÍTULO 4. LOGÍSTICA Y NORMATIVIDAD</u></b>		<b>62</b>
<b>4.1</b>	<b>ACTIVIDADES LOGÍSTICAS</b>	<b>62</b>
<b>4.2</b>	<b>ANTECEDENTES LOGÍSTICOS</b>	<b>65</b>
<b>4.3</b>	<b>NORMATIVIDAD</b>	<b>71</b>
	Ley de Puertos	71
	Ley Aduanera, Reglamento y R.G.C.E.	73
<b><u>CONCLUSIONES</u></b>		<b>106</b>
<b><u>BIBLIOGRAFÍA</u></b>		<b>110</b>
<b><u>ILUSTRACIONES</u></b>		<b>112</b>
<b><u>TABLAS</u></b>		<b>113</b>

## INTRODUCCIÓN

Los Recintos Fiscalizados son una parte importante en la logística del comercio marítimo. Es común escuchar hablar de los agentes aduanales, de los transportistas, de las navieras, sin embargo, la figura del recinto fiscalizado no es muy entendida inclusive por los mismos importadores o exportadores.

A inicio de los años 90's se presentó en México una serie de cambios en la industria portuaria, exigidos por la globalización comercial que se venía dando. Era necesario contar con mejores servicios, renovar equipos y tecnología, además de mantener en constante actualización los procesos, rezagos que se tenían debido a la nula competencia en cada puerto mexicano.

El presente documento tiene como finalidad ampliar los conocimientos que se tengan sobre la figura portuaria llamada "recinto fiscalizado", teniendo especial atención en el manejo de la mercancía contenerizada, por ser un medio ampliamente utilizado.

Se brindará información sobre los procesos operativos y su relación con los diversos organismos del comercio internacional; se dará un panorama general previo a las reformas que dan lugar al nacimiento de los recintos fiscalizados. A continuación, se hace un análisis sobre la legislación que regula dichas entidades. Seguido a ello se analiza el puerto marítimo más importante de México, el de Manzanillo, Colima, que ocupa el 3er lugar en manejo de contenedores de América Latina. Y se finaliza con una serie de comentarios y recomendaciones que puedan ayudar en la logística de las mercancías de comercio exterior.

## **CAPÍTULO 1. IMPORTANCIA DEL CONOCIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DEL RECINTO FISCALIZADO**

### **1.1 OBJETIVO GENERAL**

Conocer las actividades de un Recinto Fiscalizado relacionadas con mercancía contenerizada, y entender las relaciones que los vincula con otros actores principales en la logística del comercio internacional.

### **1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Conocer las actividades de un Recinto Fiscalizado relacionadas con mercancía contenerizada
- Ubicar el lugar que tienen este tipo de empresas y su relación con las empresas que son parte de la logística de comercio exterior
- Identificar la normatividad que rige su funcionamiento
- Brindar al empresario la posibilidad de poder organizar mejor la logística de la mercancía de exportación o importación

### **1.3 JUSTIFICACIÓN**

Durante más de seis años se adquirió experiencia trabajando en el recinto fiscalizado llamado Operadora de la Cuenca del Pacífico, ubicado en el puerto de Manzanillo, Colima.

Me desempeñé en el puesto de Jefe de Despacho y Control Aduanero, en cuyas principales funciones era la supervisión de autorizaciones para entrega de mercancía contenerizada, control de mercancías en abandono y en Procedimientos Administrativos en Materia Aduanera<sup>1</sup> (P.A.M.A.).

---

<sup>1</sup> Art. 150 de la Ley Aduanera. El P.A.M.A. es el embargo precautorio de las mercancías y de los medios en que se transportan. Lo pueden aplicar las autoridades aduaneras con motivo del reconocimiento aduanero, de la verificación de mercancías en transporte o por el ejercicio de las facultades de comprobación.

En dicho periodo se obtuvo experiencia y conocimientos sobre las diferentes áreas de actividades de la empresa, y se pudo colaborar con mejoras en los sistemas de control y de calidad.

En el tiempo que he podido tener contacto con importadores y exportadores, se ha podido constatar que hay poco conocimiento sobre las actividades realizadas en el recinto fiscalizado, es por lo que el principal objetivo del presente documento es ampliar el panorama de este importante eslabón de la cadena logística.

#### **1.4 CONOCIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS**

En el comercio internacional que toca aduanas marítimas, el concepto de tiempo es muy importante no perder de vista.

Pérdida de tiempo en un puerto puede significar terminarse el tiempo que la ley da para poder retirar la mercancía sin pago de almacenajes. Tiempo que pudiera definir que la carga caiga en abandono, teniendo que realizar trámites adicionales para poder recuperar la mercancía.

El transporte que no se descarga en tiempo, cobrará estadías, o el contenedor que no se entregue en tiempo a la naviera, no perdonarán los costos por demoras.

Si un reconocimiento previo no se termina durante el turno en que se solicitó el servicio, el recinto fiscalizado cobrará un turno extra por ese tiempo adicional.

Ni qué decir del importador que se arriesga realizado el transporte de la mercancía y una vez que está en puerto mexicano, apenas comienza a enviar documentación al agente aduanal o se pone a investigar requerimientos legales para la introducción de sus productos. El monto de los almacenajes pudiera hacerse incosteable, teniendo que dejar en abandono la mercancía.

La falta de documentación, o teniéndola de forma errónea, nos lleva nuevamente al tema de tiempos, en tener que modificar o cambiarlos para que algún servicio nos sea aceptado.

Tiempo y dinero en este negocio van de la mano, es por ello la importancia de conocer cómo es que se trabaja en una aduana marítima. La logística en este ámbito implica situaciones muy específicas a tomarse en cuenta.

Tener el conocimiento de los procesos de importación y exportación del recinto fiscalizado, de los procedimientos específicos de las áreas de control aduanero, del patio, de servicios, de buque, da al importador o exportador un panorama detallado y amplio sobre las actividades que implica el paso de su mercancía por el puerto, en especial, por el recinto fiscalizado.

Con ello tiene la posibilidad de entender mejor a su agente aduanal, pero, sobre todo, abrir la puerta de servicio al cliente con que cuenta todo recinto fiscalizado, y poder tener un nuevo aliado en la cadena logística.

Desde hacer alguna petición de forma directa, hasta una coordinación personalizada para su carga, o confirmar lo que el agente, naviera o el transporte estén diciendo.

Entre mayor conocimiento se tiene del negocio, mejor control se puede ejercer.

Un gran error es pensar que como se trabaja por Nuevo Laredo, se podrá trabajar por Manzanillo, resulta ser muy diferente en tiempos y formas.

Y si nos adentramos a trabajar con los contenedores de las líneas navieras, también se presentan particularidades. La logística llevada a cabo dentro del puerto con las cajas es un complejo sistema, principalmente en cuestión de seguridad, de movimientos y espacios, y resulta importante conocerlo para tener mejor conciencia de las posibilidades en los puertos.

La gran mayoría de la carga que se maneja en los puertos es contenerizada, por lo que se piensa en abordar este enfoque, así logrando cubrir un amplio espectro de la mercancía de comercio exterior; sin embargo, muchos de los procesos y procedimientos que aquí se verán también aplican a otro tipo de manejo de mercancía, por lo que pudiera verse reflejado para dicha logística.

Los procesos llevados a cabo por el recinto fiscalizado ya están muy sistematizados y ligados, por lo que es posible entender mejor el funcionamiento.

Ya sea en importación, como en exportación, las diferentes áreas del recinto contribuyen en procedimientos como los de la entrega de un contenedor, como para la carga de un buque, o la programación de un servicio, o el reporte de la mercancía que llegó a términos de abandono.

## **CAPÍTULO 2. LA OPERACIÓN DE RECINTO FISCALIZADO**

El desconocimiento de las actividades que realiza el Recinto Fiscalizado lleva a los importadores o exportadores a tener problemas con sus embarques, ya sea de tiempo, documentación, económicos, etc.

En la práctica se han tenido varias experiencias en las cuales se ve reflejado dicho desconocimiento y algunos de estos casos se mencionan a continuación, con el fin de dimensionar la magnitud.

### **2.1 SITUACIONES DE DESCONOCIMIENTO DE LOS PROCESOS DEL PUERTO**

El caso de un importador que solicitaba servicios de despacho aduanero presentó documentación de algún embarque previo que había realizado. Revisando la documentación se pudo ver que el agente aduanal le había hecho cobro de conexión, siendo que la mercancía no era refrigerada.

Otra situación se presentó cuando el comprador nacional tenía idea que, al llegar el buque a puerto, ese mismo día podría retirar su mercancía como pasaba con sus despachos por aduana fronteriza.

Se sabe de exportadores que no fueron informados sobre los procesos propios del puerto, y que enviaron sus contenedores con mucho retraso, por lo que perdía el buque asignado, y tenía que ser rolado al siguiente viaje disponible, con la respectiva pérdida de tiempo y dinero que implica.

Importadores o exportadores que desconocen costos de maniobras, previos, almacenajes, etc. que se tienen que cubrir en los recintos fiscalizados y que no los tienen contemplados. Un importador manifestaba su preocupación, ya que se estaban presentando muchos costos que no había previsto.

Una empresa de logística que pidió se le hiciera el servicio de bajar su contenedor del buque, y se les tiene que explicar el proceso que se tiene dentro del puerto, con el fin de guiarlo y encausarlo con las personas pertinentes en el recinto fiscalizado.

Un cliente solicita a su transporte que se presente al día siguiente a las 9am para cargar. El transporte habla con la agencia aduanal para confirmar la información y la respuesta es que ni siquiera se ha solicitado cita al recinto fiscalizado para cargar. El cliente se arriesgó a que el transporte le cobrara demoras de carga, por tener parada la unidad esperando que saliera dicha maniobra.

El recinto fiscalizado reporta a la agencia aduanal que un contenedor de ellos tiene un derrame y solicita documentación más completa sobre dicho embarque, para descartar fuera mercancía peligrosa. Se determina que efectivamente era peligrosa. En lo que se enviaba la documentación pertinente, la mercancía causó almacenaje, llegó a término de abandono, produjo cargos de diferencia de carga seca a peligrosa y varias maniobras adicionales. Se sospechó que el cliente tenía conocimiento del tipo de mercancía y decidió no reportarlo desde el inicio.

Muchos casos como éstos se presentan muy frecuentemente y todo por desconocimiento del entorno marítimo, de ahí la necesidad de adentrarse más en los temas relacionados, ya que, inclusive si se ha tenido experiencia por aduanas terrestres, resulta muy diferente el manejo de la mercancía en los puertos.

Esto origina la siguiente pregunta, ¿El conocimiento de las actividades del Recinto Fiscalizado está relacionado con una mejor logística de la mercancía contenerizada?, la cual podría resolverse con la adquisición de un mayor conocimiento sobre las actividades de los recintos fiscalizados, repercutiendo en la minimización de costos y tiempos

## **2.2 PROBLEMAS EN LA LOGÍSTICA PORTUARIA**

Al ver ejemplos como éstos, deducimos que existen 3 problemas que se están presentando de forma común:

- Desconocimiento de la logística
- Pérdida de Dinero
- Pérdida de Tiempo

Las empresas, al no tener la información suficiente, está causando que se presenten costos no previstos y tiempos no considerados. Esto nos dice que el principal problema y generador de los otros dos, es la falta de información sobre lo que se hace o no en el puerto.

Situaciones como estas son las que se pretenden esclarecer, de modo que la logística se dé de manera más fluida, sin contratiempos y costos no contemplados en el puerto.

## **2.3 COMERCIO MARÍTIMO - PORTUARIO**

La importancia de los puertos en la economía mundial es bien conocida por todos, 80% del volumen del comercio mundial y más del 70% de su valor es transportado vía marítima (UNCTAD, 2018).

Aunque la tasa de crecimiento de los últimos tres años ha sido de las más bajas desde el 2000, los puertos de contenedores tienen grandes retos, adaptarse a buques de mayor tamaño, lo que deriva en movimiento de rutas, las alianzas de las navieras y amenazas de ciberseguridad. (UNCTAD, 2018)

La competitividad en los puertos cada vez es mayor por lo que se debe buscar mejorar el rendimiento en costos tiempos y operaciones.

Se prevé una expansión del volumen de comercio marítimo mundial con un crecimiento anual del 3.2% entre 2017 y 2022. (UNCTAD, 2018)

México tiene el tercer lugar mundial en longitud de litorales, de los cuales alrededor del 45% se encuentra en el Pacífico, el resto del Golfo de México y el Caribe.

Los principales puertos de México son: Veracruz, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

El territorio que menciona el artículo 10 y 14 de la ley aduanera (Cámara de Diputados, 2018), el llamado recinto fiscal, es el área designada para el manejo, almacenaje y custodia de las mercancías de Comercio Exterior. Es toda el área federal que delimita la zona portuaria.

Dentro del recinto fiscal, el territorio concesionado a particulares es llamado recinto fiscalizado concesionado.

Como es mencionado en la Ley Aduanera (Cámara de Diputados, 2018), los recintos fiscalizados están obligados al cumplimiento de la misma, por tener intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia de las mercancías, que entran o salen del territorio nacional.

El artículo 15 de la ley aduanera, establece lineamientos que debe cumplir el recinto fiscalizado durante su concesión, los cuál enlistamos a continuación:

- Destinar instalaciones para el reconocimiento aduanero
- Contar con cámaras de circuito cerrado de televisión

- Contar con un sistema electrónico con enlace al SAT
- Llevar un control de inventarios, registro de operaciones, así como de la mercancía en abandono.
- Prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de las mercancías embargadas que hayan pasado a propiedad del fisco federal.

## **Línea naviera**

### *Naviera - Recinto Fiscalizado*

El gran cliente del recinto fiscalizado son las líneas navieras. A ellos se debe que traiga miles de contenedores a sus patios, materia prima para poder cobrar los servicios que brinda al exportador e importador.

En las negociaciones con las navieras los principales temas son costos y tiempos de las maniobras de sus buques.

En la negociación, en el aspecto económico con la línea naviera, se manejan precios bajos, siendo un fuerte concepto para la decisión de aceptar mandar sus buques con tal recinto fiscalizado, es por ello que la mayor ganancia del recinto no se encuentra ahí.

El negocio de un recinto fiscalizado está en el cobro de los servicios a los particulares, siendo el almacenaje, su servicio estrella. Con esta información, el importador principalmente debiera estar muy pendiente del tiempo para la liberación de su mercancía, porque en la logística en general y en los puertos marítimos en específico, aplica el dicho de “tiempo es dinero”.

Una vez pactados costos, la línea naviera debe estar pendiente que los tiempos previstos en la negociación, se cumplan, y el seguir con cierto recinto fiscalizado depende de ello.

Actualmente en Manzanillo se tienen valores estándar de rendimiento para la operación de buque, definidos por la A.P.I. (Administración Portuaria Integral Manzanillo, 2016), buscando mantener niveles competitivos en el puerto.

Los indicadores con los que se mide el rendimiento son:

- Contenedores hora gancho.
- Contenedores hora buque.
- Contenedores hora muelle.
- Contenedores hora puerto.

*Tabla 1. Índice de rendimientos en operación de buque en Manzanillo*

Tipo de Terminal	Cntr./Hora/ Gancho C-H-G	Grúas (gancho) Promedio	CNTR. / HORA / BUQUE EN OPERACIÓN CHBO
Contenedores especializados	35	2	75
Contenedores semiespecializados	17	2	35

*El indicador base es Contenedores, Hora Buque, en Operación, (CHBO):*

$$CHBO = \frac{\text{Contenedores manejados}}{\text{Tiempo de operación del buque}}$$

**Tiempo de Operación del Buque**, se refiere al contabilizado de forma continua, desde el momento en que la embarcación, se manifieste lista para descargar o cargar, una vez que se dé por terminada la comunicación y hasta que la Operadora o Terminal de por concluidas las operaciones de carga o descarga. Reduciendo las demoras o tiempos perdidos acumulados, no imputables a la Operadora o Terminal.

**Tiempo perdido no imputable a la operadora:** El tiempo acumulado de demoras por grúa o gancho, por causas ajenas a la maniobrista, o a la terminal.

**Contenedores / hora gancho.** Es el cociente que resulte de dividir el rendimiento en toneladas o unidades / hora-buque en operación entre el promedio de ganchos.

**Contenedores / hora-buque en puerto.** Es el rendimiento medido en toneladas o unidades por hora que deberá de alcanzar la embarcación considerando su estadía total y continua en el puerto desde su arribo hasta el zarpe.

**Contenedores / hora-buque en muelle.** Son las unidades totales que descarga el buque, entre el tiempo, medido en horas, que permanece el buque en muelle, considerando desde que queda amarrado el primer cabo, hasta que suelta el último cabo el buque.

Es por lo que, al tener buque en operación, el recinto vuelca sus recursos humanos y tecnológicos para atender ese servicio. Y de presentarse varios buques trabajando, se puede llegar a sentir lentitud en los demás servicios del patio, principalmente se percibe en las entregas de contenedores de importación a servicio público federal.

Previo a la operación del buque, se mantiene comunicación abierta entre naviera y recinto fiscalizado en dos sentidos, la documental y la operativa.

En la documental, el área de tráfico de la naviera comparte información con control aduanero del recinto, de toda la carga que tienen programada, la cual debe cumplir con los requisitos de la aduana, de la naviera y del recinto.

En la operativa, los equipos de planeación<sup>2</sup> de ambas empresas trabajan a la par para general un plan de carga, que definirá las estibas a realizar.

---

<sup>2</sup> También conocidos como “planners”

A estas alturas es importante que los listados de contenedores autorizados y programados para carga y descarga, generados por la parte documental, se mantenga lo más definido posible, para que los de planeación puedan realizar un mejor trabajo. De ahí la importancia que los contenedores de exportación estén en tiempo y forma en el recinto fiscalizado.

### *Naviera - Consignatario*

A nivel comercial, las líneas marítimas regulares conferenciadas son la forma más común para realizar los fletes, y aunque se debieran confirmar los términos en cada contrato en específico para definir responsabilidades y costos, podemos asegurar que son dos grandes formatos los son manejados.

En los contratos marítimos de línea dos términos son los más usuales en los contratos de fletes:

- CY (Container Yard / Hasta puerto de carga o descarga) y,
- Door (Hasta Puerta / Almacén del proveedor o cliente)

Cuando el contenedor viaja en término marítimo CY, las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Se excluyen el costo de las operaciones previas al gancho en la carga y posteriores a éste en la descarga.

Es decir, la naviera está cobrando desde la maniobra para subir el contenedor al buque o hasta la maniobra para bajarla del barco. En tal caso, la naviera ya no se hace cargo de los costos generados a partir que el contenedor está a costado del buque.

En alguna otra clasificación manejada, en términos de línea (liner terms), CY-CY también es manejada como LILO (Liner In / Liner Out), que tanto la carga como la descarga del buque están incluidas en la tarifa de la naviera.

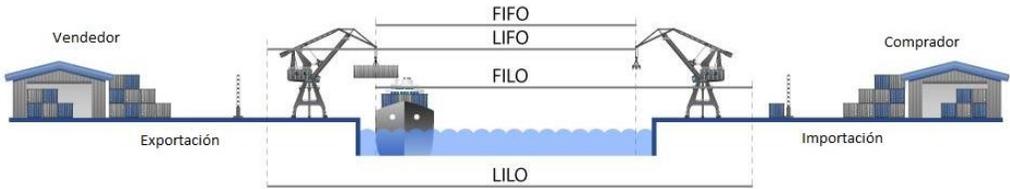


Ilustración 1 Términos de Línea<sup>3</sup>

Cuando el contenedor viaja en término Door, es lo que conocemos como servicio intermodal, en el que, por el precio pagado a la naviera, ésta incluirá el servicio de tránsito terrestre de la mercancía hasta la bodega, ya sea del proveedor o del cliente. Llamado intermodal, porque además de usar el medio marítimo, la naviera se hará cargo del transporte terrestre, ya sea camión o ferrocarril para hacer llegar la mercancía al comprador.<sup>4</sup>

Dentro del flete pagado a la naviera está incluido el transportar la carga desde la bodega definida por el embarcador hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega definida por el consignatario. Adicionalmente la naviera es responsable de coordinar el movimiento del contenedor vacío en el puerto de origen, o el movimiento del contenedor vacío en destino. Todos los costos relacionados son por cuenta de la naviera.

Para conocer los costos que se tiene que cubrir en el recinto fiscalizado, se relaciona el término en el puerto de origen y el de destino:

Tabla 2. Términos de los fletes marítimos

Puerto origen	Puerto destino
CY	CY
DOOR	CY
CY	DOOR
DOOR	DOOR

<sup>3</sup> Los fletes de contenedores de las líneas navieras comerciales con servicios regulares no operan con los términos Free in o Free out.

<sup>4</sup> También conocido como servicio "Inland"

## **Responsabilidades**

Hablando del momento en que se pasa la posesión del contenedor, es ese momento en el que se transfieren también responsabilidades. Y así sucede en todo cambio de modo de transporte.

Los contenedores pasan por muchas manos y por mucho tiempo, por lo que resulta indispensable deslindar responsabilidades que no se hayan generado dentro del recinto fiscalizado.

En todo momento que haya una entrega - recepción de un contenedor, el personal debe verificar el estado físico que guarda el contenedor, esto con el fin de no tener que pagar averías, cuando no fueron hechas en el recinto, es decir, una mala verificación de un contenedor de exportación, en donde no se detecte una perforación, si es detectado al recibirlo en el buque, por personal de la embarcación, el recinto fiscalizado tendría que cubrir el gasto por dicha reparación y los daños que se hubieran generado por dicha avería.

Como se planteó, el comercio internacional es una cadena de responsabilidades que se van trasladando al siguiente poseedor en turno, por lo que al pasar de manos se debe asegurar el estado en el que se recibe.

### *Recibo de Intercambio de Equipo (E.I.R.)*

“El registro de las averías es la concentración de los datos que explican los daños que haya sufrido un contenedor en un formato que recibe el nombre de ‘recibo de intercambio de equipo’” (Pérez Manríquez, Partida Sánchez, & Herrera Mendoza, 1993), o más conocido como E.I.R. por sus siglas en inglés (Equipment Interchange Receipt).

El formato de los E.I.R.'s varía de un recinto a otro, pero la utilidad sigue siendo la de registro de daños con que se recibe el contenedor.

Algunos almacenes siguen manejando E.I.R.'s más visuales, dónde aparece el contenedor plasmado en sus diferentes caras, sobre el que marcan los daños que son detectados.

Hay otros que están imprimiendo en forma más compacta, simplemente haciendo notar de manera general los daños.

ZLO SSA Mexico S1 AZULUAGA 12-FEB-2019 10:26

**EIR - Entrega LLeno**

**#20131684**

Contenedor:CMAU5983093 Tipo: 40HC Posicion:OFFDOCK

Buque/Viaje: CGCOH/0JX1J Linea: CMD IMPO NON-LINER

IMO: Temp: Booking:DLV

Sellos:0703243 X

Dano: N

Nota: raspado abollado oxidado hundido izq abombado der y frontal

-----  
Transporte: BLOG TRANSPORTES BLOGISTIC

Placa: 675EP5

*Ilustración 2. Ejemplo de E.I.R*

CAPÍTULO 2. LA OPERACIÓN DE RECINTO FISCALIZADO

				<b>OCUPA SA de CV</b>			
				<b>EIR de SALIDA</b>			
Folio:		1876121					
Tipo:		IMPORTACION - S.P.F.					
Fecha:		16-NOV-2018 05:41 HRS					
Linea:		YML - YANG MING LINE					
Serie:		TEMU8785030					
Embalaje:	Estado:	Peso:	IMO:				
40HC	LLENO	20,250 Kg	0				
Sello:		AAA16623851					

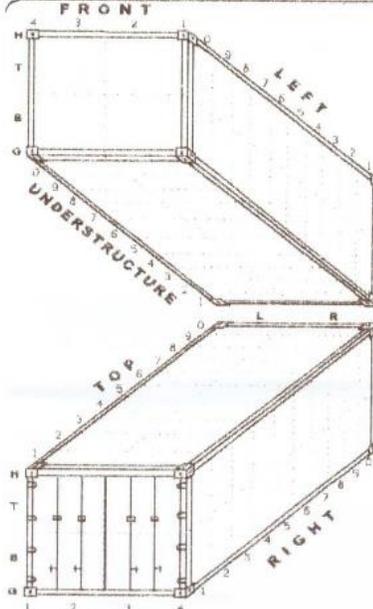
  


Ilustración 3. Ejemplo de E.I.R.

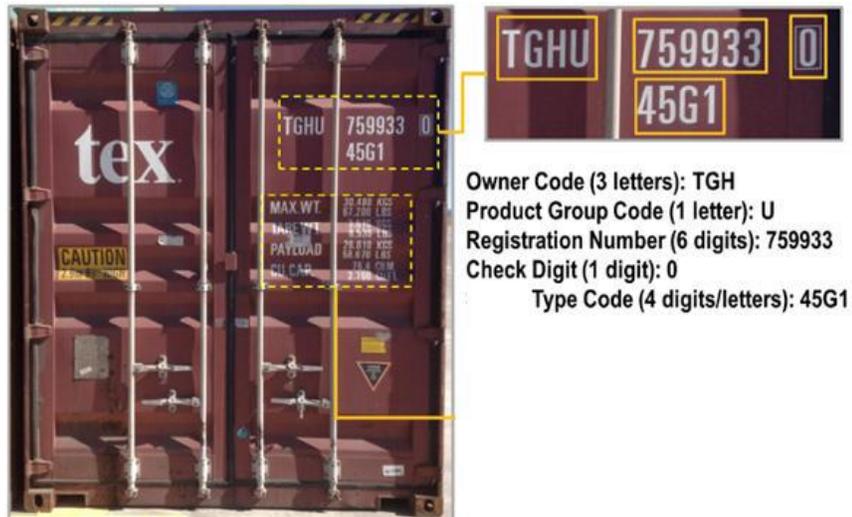


Ilustración 4. Información básica del contenedor



Ilustración 5. . Información completa del contenedor

## Tarja

El documento usado como apoyo en los servicios que se realizan con contenedor abierto es conocido como tarja.

Existe el formato que es llenado a mano por el auxiliar de servicios, con el que se apoya para llevar conteo de los bultos que se van sacando del contenedor, se registra la condición en que se encuentran y cualquier información que considere importante, tanto para llevar el control del servicio, como de deslinde de responsabilidades.

En tal documento firman de conformidad tanto el auxiliar, como el tramitador de la agencia aduanal.

La tarja digital, es el documento que recopila los datos de la tarja llenada por el auxiliar, con el fin de tener en sistema los detalles del servicio.

CAPÍTULO 2. LA OPERACIÓN DE RECINTO FISCALIZADO

**TARJA RECEPCION AVANTE**  
ALMACENADORA ELMET

CARGA  
EXPO

FECHA: 23-11-2018  
FOLIO:

TRANSPORTE:  
CONTANEDOR: PORU 36 N/AU4950016  
No SELLO:  
PLACAS:  
NOMBRE CHOFER:  
CLIENTE/ PROVEEDOR:

**ALESA**  
ALMACENADORA ELMET

CANT	DESCRIPCION	CANT FISICA	DT	FALTANTE	SOBRANTE
4	265/70R18 1115 VALETA HT			PRIMEWELL	
6	265/60R17 110T VALETA HT			PRIMEWELL	
10	31X10-50R15T 1095 VALETA AT			PRIMEWELL	
6	235/75R17 1085 VALETA AT			PRIMEWELL	
6	215/60R17 100H PH2			DELINTE	
20	195/60R15 82V PS880			PRIMEWELL	
100	245/75R16 120-116Q ENDURO M/T			RUNWAY	
100	265/75R16 123-110Q OWL ENDURO M/T			RUNWAY	
50	LT 235/75R15 104-1015 OWL ENDURO M/T			RUNWAY	
50	31X10-50R15T 109Q ENDURO M/T			RUNWAY	
50	LT 235/75R15 104-1015 OWL ENDURO M/T			RUNWAY	
12	LT 235/85R16 120-116Q OWL ENDURO M/T			RUNWAY	
20	LT 305/70R16 118-115Q OWL ENDURO M/T			RUNWAY	
10	LT 265/70R17 121-118Q CATCHERS M/T			AVIATION	
88	195/65R15 PS 880 95 H			PRIMEWELL	
4	14-00-24 QH811 E3/23 ROADGUIDER			INDUSTRIAL	
4	18-4-30 QH811 R-1 ROADGUIDER			AGRICOLA	
10	19-56-24 QH609 RH ROADGUIDER			INDUSTRIAL	

550

Ilustración 6. Tarja

**OCUPA**

OPERADORA DE LA CUENCA DEL PACÍFICO, S.A. DE C.V.

TARJA DE MANIOBRAS

SERVICIO PROPORCIONADO EN EL AREA DE RECINTO FISCAL

AREA: 1559  
05/03/2019

OBSERVACIONES:  
DES-CAMION TOTAL  
SE REALIZO UNA DES CONSOLIDACION TOTAL DEL CONTENEDOR PARA SER CARGADO A UNA CAJA SECA QUE QUEDA CERRADA CON LOS SELLOS 206387,206388,206389 Y 206390, LA CAJA SE CARGO CON CONFORMIDAD DEL CHOFER Y ESTUVO DE ACUERDO

AUTORIDAD:

SERVICIOS ADICIONALES						
FOLIO	SERVICIO	CANT	UNIDAD	ORIGEN		
CONTENEDOR						
#	CARA	LETRA	NUM	CLAVE	DAÑOS	LUGAR

RECURSOS USADOS	
#	TIPO

NOMBRES Y FIRMAS DE CONFORMIDAD

OCUPA REP. A.A. - [3879]

Ilustración 7. Tarja digital



**Alianza Estratégica Portuaria**  
Sistema de Información Alianza  
Detalle de Tarjas



<b>Código de Movimiento</b>	E9C80F5A52D24CAF94F5A1F7EB18F6E8		
<b>Estatus</b>	<b>Finalizado</b>	<b>Fecha de Movimiento</b>	26/02/2019
<b>Usuario</b>	Manuel Gaviño	<b>Servidor Remoto</b>	187.204.28.89
<b>Agencia Aduanal</b>	LOGISTICA PORTUARIA DE MANZANILLO SA DE CV	<b>Patente</b>	N/D
<b>Manifiesto</b>	1110AI19000105		
<b>Buque</b>	KOTA CABAR	<b>Número de Viaje</b>	0042E
<b>Fecha de Arribo</b>	23/02/2019 23:00	<b>Fecha de Zarpe</b>	N/D
<b>Bill of Lading (B/L)</b>	0259508728	<b>Referencia</b>	INTLPM 0231.19
<b>Remitente</b>	HT SHIPPING CO.,LTD.SHENZHEN BRANCH		
<b>Consignatario</b>	INTERTEAM, S.A. DE C.V.		
<b>Notificador</b>	INTERTEAM, S.A. DE C.V.		
<b>No. de Tarjas</b>	12.00	<b>Contenedor</b>	SZLU9915346

No.	HBL	Mercancia	Marca	Embalaje	Piezas	Peso	Volumen	Unidades	Averías			Posición
									R	A	TR	
1	PL2019011719	MOBILE PHONE STENTS CHARGERS CABLES WIRED EARPHONES 27(A27) 13(G)	DEREK	Cajas	40	528.50	3,270 M3	KILOGRAMO				B-8
2	MANZ21847522W	ALUMINIUM DIE CASTING PARTS THESE PARTS ARE AC ELECTRIC MOTOR PARTS	APL LOGISTICS WMS DE MEXICO	Tarimas	2	989.50	3,370 M3	KILOGRAMO	2	1		J-8

Ilustración 8. Concentrado de Tarjas

## Contenedores Vacíos

El gran desequilibrio comercial de México con Asia se ve reflejado en la enorme cantidad de contenedores vacíos que regresan al oriente.

El déficit en la balanza es producido por el siguiente efecto. De Asia mandan a México contenedores llenos de mercancía, acá los desocupan, pero como se envía de regreso a Asia mucho menos contenedores llenos, las navieras tienen que regresar contenedores vacíos para que vuelvan a mandar mercancía oriental a México.

Hace algunos años, en Manzanillo, los contenedores vacíos se iban metiendo al puerto de manera predefinida.

Al ser un puerto con dimensiones “pequeñas” y ante tal crecimiento que se presentó en los movimientos realizados, se convirtió en un problema el tener tanto vacío en el recinto fiscal.

En los primeros momentos, los recintos estuvieron pidiendo permiso a API para uso de terreno de manera esporádica, dentro del recinto fiscal, pero ante la tendencia creciente, se convirtió en situación permanente, ya que lógicamente, por cuestión de seguridad se daba prioridad de tener en el recinto fiscalizado a los contenedores llenos, y los vacíos se estuvieron enviando a área abierta dentro del recinto fiscal.

El siguiente paso, y ya con una situación insostenible dentro del puerto, fue el de generar patios fuera del recinto fiscal, donde se fueran almacenando los contenedores vacíos que fueran llegando a Manzanillo, y sólo introducirlos al puerto, unas horas antes de la llegada del buque.

Esta situación hace que, dentro de la logística portuaria, se consideren internaciones de vacíos para después embarcarse.

En el caso de contenedores vacíos, dependiendo la necesidad de la línea naviera y en coordinación con su recinto, va asignando los lugares donde requiere que sean dejados los contenedores que han sido desocupados de la mercancía de importación.

En los correos de la naviera, vienen manejando en la firma información sobre los lugares para bajar los vacíos, como se muestra a continuación.

INSTRUCCIONES PARA EL DIA DE HOY

Evite cargos extras, programe su cita despues de inspeccion

Todo el equipo enviar a ExternoTimsa/CCI para realizar el servicio de Inspeccion, si la unidad es requerida por CCI/TIM para STOCK o reparacion podra ser descargada en patio (presentar BL revalidado indicando razon social, Ejecutivo, eMail, Tel y EIR terminal) Limpieza en caso que la unidad lo requiera.  
De no presentar EIR de Inspeccion Timsa/CCI no podrán ingresar a Terminal

Equipo Refrigerado, Ingresar a patio Externo Timsa

4HC ingresar a CONTECON

El resto del equipo ingresar a SSA no Depot

=====

**Equipo Flat Rack deberan entregar abatido y en atado**

=====

*Ilustración 9. Información sobre recepción de vacíos*

Dependiendo los patios externos o recintos donde se vaya a dejar el vacío, es la documentación que solicitan, algunos será solamente la solicitud de ingreso, otras piden B/L<sup>5</sup> revalidado o el pago de la maniobra, algunos solicitan el E.I.R. con que se retiró el contenedor lleno del recinto.

Otra situación en este sentido es que algunas navieras están manejando, de manera previa, una revisión de contenedor, en cuanto al estado físico, para de ahí definir a que patio se destinará.

<b>PASE DE ACCESO</b>		<b>S2854916</b>
		Emisión: 21/02/2019 08:23
 Notificamos horario de carga para los contenedores que se enlistan a continuación, asimismo se les solicita su apoyo para que el transporte se apegue al horario otorgado, lo anterior a fin de darles un mejor servicio.		
Contenedor	<b>PONU8064666</b>	
Sellos		
Tam./Tipo (Línea)	<b>40HC (MSK)</b>	
Modo Fact.	<b>NON-LINER</b>	
Cat./Est. (Pos.)	E/E	
Transacción	0	
Peso (Ton.)	<b>4.1 (Ton.)</b>	
Booking		
Buque/Viaje		
Temperatura		
IMO		
Fecha Cita	<b>21/FEB/19 16:00</b>	
Ingresar a	<b>PATIO REG./ TEC.</b>	
Código	<b>40865R9315</b>	
		
<b>EXPORTACIÓN USO EXCLUSIVO CARRIL 3</b>		
21022019082355939		

*Ilustración 10. Pase de acceso para entrega de contenedor vacío*

El lavado del contenedor es otro tema para el caso de los vacíos, ya que los contenedores debieran presentarse limpios al momento de hacer entrega.

Hay muchas empresas dedicadas al lavado de contenedores, que en su caso cobran más económico que los patios.

Líneas navieras como Evergreen, cobran la limpieza antes de revalidar el B/L, aunque la mayoría de las líneas se esperan recibir el contenedor en el patio

<sup>5</sup> Bill of Lading (Conocimiento de embarque). Es el documento que evidencia un contrato de transporte marítimo entre la naviera y el expedidor de la carga.

correspondiente. De no recibirlo lavado, en la empresa donde lo reciban lo lavarán y dicho servicio será cobrado.

### Autotransporte

En Manzanillo, para controlar el movimiento del autotransporte en el recinto fiscal, se tiene establecido el manejo de citas, por horarios, buscando mejorar la circulación de las unidades dentro del recinto, pero también buscando no afectar la vialidad de la ciudad.

Aunado a ello, en el puerto de Manzanillo, se está manejando un patio regulador de autotransporte, el cual está ubicado a 4 km. de distancia de la entrada al recinto fiscal del puerto.

Dicho espacio fue pensado con la finalidad de mejorar el flujo de unidades dentro del puerto y evitar congestionamientos.

La mayoría de los recintos fiscalizados tienen oficinas en dicho patio. En ellas van regulando el envío de las unidades a sus respectivos almacenes, mediante una comunicación constante. Personal dentro del puerto analiza el avance que se tienen de las cargas y descargas, y al considerar conveniente un nuevo envío de camiones, le da aviso al personal del regulador.

Contecon, S.S.A. y Hazesa, son los recintos que no hacen uso del patio regulador, por lo que el acceso del servicio público federal es directo al puerto.

Toda unidad de servicio público federal, para poder acceder al puerto, debe presentar un formato generado por la agencia aduanal que sea la encargada del despacho de la mercancía por la que se presenta.

PROEXI INTERNACIONAL DEL PACIFICO, S.C.  
 A.A. 000 0000 PROEXI - 000000 0000  
 COMISIÓN A SUAVES, S.A. DE C.V.  
 CALLE SANABRIA, 20 20000  
 MANZANILLO, COL.  
 TEL. 01 (52) 33 34 24 10 10 10

GRUPO PROEXI  
 S.A. DE C.V.  
 S.A. DE C.V.  
 S.A. DE C.V.

COMISO: NO TUBEL (Paso 1)  
**PASE DE UNIDAD DE TRANSPORTE**  
 FECHA DE ENTRADA \_\_\_\_\_  
 FECHA DE SALIDA \_\_\_\_\_

LÍNEA TRANSPORTISTA	PLACAS	TIPO DE VEHICULO
CARGA / DESCARGA	TERMINAL	AUTORIDAD

Ilustración 11. Pase de unidad de transporte

Dicha práctica se inició con el fin de tener un mayor control de las unidades que entran al recinto fiscal.

Personal de A.P.I. es el encargado de recibir dicho pase emitido por la agencia y cerciorarse que lleven la maniobra correspondiente y en su caso, que tenga el sello del patio regulador.

Otro sistema de control que se viene implementando, es el sistema de “Puerto Sin Papeles”, P.S.P. por sus siglas, el cual es manejado por la A.P.I. (Administración Portuaria Integral Manzanillo, 2016), donde se registra tanto información de las unidades, como de los operadores, además de estar desarrollando la emisión de pases de acceso.

Con los registros del transporte, son generados gafetes de unidades y operadores. Esas identificaciones son revisadas en las garitas de entrada al recinto fiscal, mediante el código QR. El campo de la vigencia del seguro de la unidad, y de la vigencia de la licencia del conductor, son campos que más interesan al personal del A.P.I. durante el acceso al recinto.

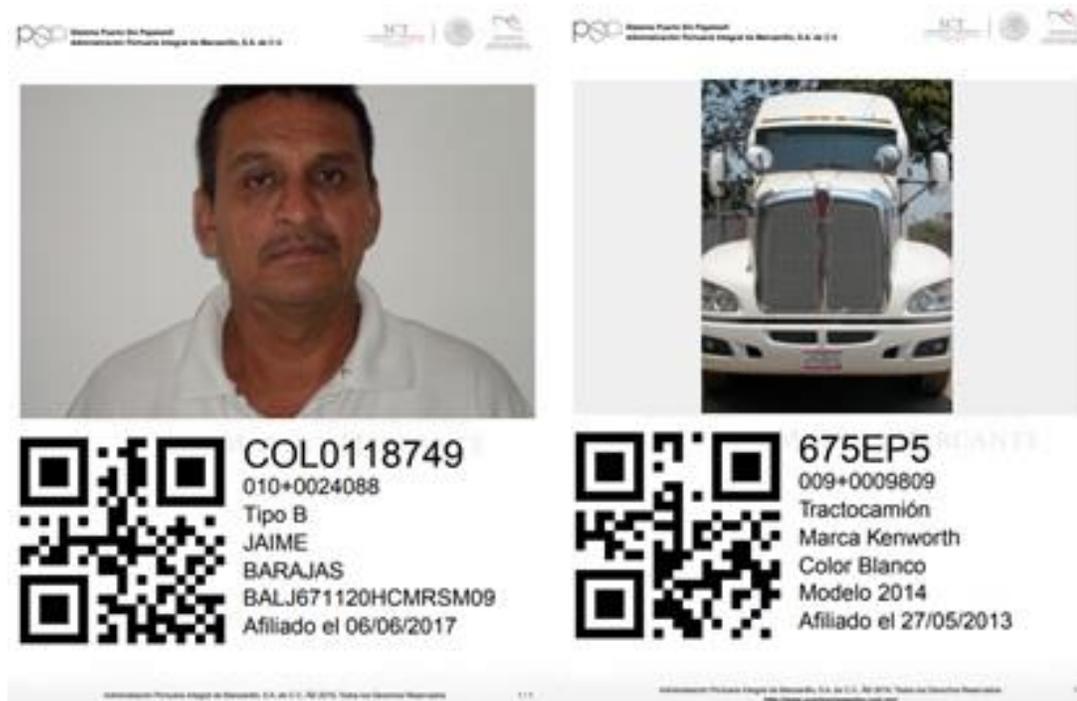


Ilustración 12. Gafetes de P.S.P.

CAPÍTULO 2. LA OPERACIÓN DE RECINTO FISCALIZADO

En cuanto a los pases de acceso, se han venido trabajando en ellos, donde la agencia introduce datos de la mercancía que se va a retirar y los datos de la cita. El transporte asignado para dicho movimiento retoma ese folio, donde introduce placas y operador (previamente registrado en P.S.P.). Ya con esos datos, la agencia cierra ese pase introduciendo el D.O.D.A.<sup>6</sup>

Una vez completo el pase, el transportista debiera imprimirlo y usarlo para entrar al puerto. Sin embargo, hoy en día, sigue en fase introductorio, ya que aún se puede acceder al puerto sin este documento, pero no debe tardar mucho en aplicarse como se tiene pensado.

**Sistema Puerto Sin Papeles®**  
Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.

**SCT**  
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

**MANZANILLO**  
Comunicación Central de Puertos y Buques Mercantes

**Detalles de Solicitud de Pases de Acceso**

Código	<b>0703106</b>	Estatus	<b>Activo</b>
Identificador	8CEA1E3768E844EBAD133298E5551F85	Fecha de Registro	18/02/2019 12:34
Recinto	(004) SSA	Fecha de Actualización	18/02/2019 12:34
Motivo	Despacho de Mercancías	Tipo de Pase	Transportes de Carga
Usuario	Nelson Cervantes		

---

Periodo	<b>Fecha de Inicio</b>	<b>Fecha de Término</b>
	18/02/2019 15:30	18/02/2019 16:30

---

Mercancías	Solicitante	A. Aduanal	T. Producto	Maniobra	T. Despacho	Contenedor	T. Contenedor	E. Contenedor	IUM
	YACP	ASA	CARGA	Carga	Regular	PONU806466	40HC	Lleno	
		GRUPO	CONTENERIZ			6			
		ADUANAL	ADA						

---

Citas	<b>Código de Cita</b>
	2848794

---

<b>Transportes (1/1/0)</b>	<b>Operadores (1/1)</b>
<b>Transportista</b>	<b>Transporte</b>
ESLABON	675EP5
ESTRATEGICO	
	<b>DODA</b>
	<b>Operador</b>
	JAIME BARAJAS LUISJUAN

Ilustración 13. Solicitud de pase de acceso de P.S.P.

<sup>6</sup> Documento de Operación para Despacho Aduanero (D.O.D.A.). Tomando en cuenta las cuestiones de facilitación de movilidad y despacho de mercancías vistas por la Organización Mundial de Comercio (O.M.C.), y buscando agilizar los procesos a través de sistemas electrónicos, se creó el D.O.D.A. para no tener que presentar impresiones de pedimento, impresión simplificada, aviso consolidado o parte II al momento de la modulación. El documento se genera con los pedimentos validados y pagados, un código Q.R., firma electrónica del agente aduanal y el sello digital del S.A.T. Este documento es el que se presenta a modulación, y un paso importante es que ahora viene registrado el transporte que se presentará a retirar la mercancía. Excepciones para su uso son las operaciones de tránsito, operaciones con copia simple, operaciones por medio de transporte ferroviario o para las operaciones que se realicen por medio de un aviso electrónico.

## 2.4 ÁREAS DE CONTROL ADUANERO Y PATIO DE CONTENEDORES

Debido que éstos dos departamentos trabajan muy de la mano, es necesario ir haciendo mención de los vínculos que tienen en todos los procedimientos a tratar a continuación. Pueden tener diferente nombre en cada recinto fiscal, pero las áreas existen y tienen sus respectivas actividades.

Control aduanero es el departamento del recinto fiscalizado el cual se encarga de llevar la documentación y registro de todas las mercancías que pasan por su resguardo.

Ya sea para control interno o para los requerimientos de la aduana, la información tanto actual como histórica es de vital importancia, por lo que, en conjunto con el área de tecnologías de la información, se encargan de tener el sistema actualizado y seguro.

El patio de contenedores es el lugar donde el recinto fiscalizado resguarda la mercancía contenerizada.



Ilustración 14. Patio de Contenedores

El recinto fiscalizado es el responsable de la seguridad de la mercancía que queda en su resguardo<sup>7</sup>, ante el importador o exportador, por el valor de la mercadería y ante hacienda, por los impuestos generados.

Para ello se ponen varios filtros de seguridad, iniciando por guardias que se contratan con empresas de seguridad privada, con el fin de evitar una relación directa con el personal de confianza. Estas personas estarán en la entrada del patio anotando todas las placas de las unidades cargadas que ingresen, así como contenedor y sello que trajeran. Ya sea que el ingreso sea de contenedores que vienen del muelle, bajando del barco, sea los que son recogidos del área de servicio, o contenedores que traigan unidades de servicio público federal, todo se registra.

En el caso de las planas propiedad del recinto fiscalizado, se les colocan distintivos para ubicar si están al servicio de buque, del tren o del área de servicios.

Todo debe quedar registrado en la bitácora, ya que pudiera ser de mucha utilidad al momento de estar confirmando información de algún servicio.

Una vez que es registrado por el área de seguridad, se le da autorización a la unidad para ingresar al patio.

Es de vital importancia el seguimiento a la ubicación de los contenedores, para su localización es utilizado una serie de codificación muy básica, pero que permite identificar perfectamente dónde está un contenedor.

Será fácil suponer la dificultad que representa el mover un contenedor de lugar y no cambiar su ubicación en sistema, dentro de ese mundo de mercancías.

---

<sup>7</sup> Pp. 92, ARTICULO 28 de la Ley Aduanera



*Ilustración 15. Ubicación de contenedores*

Primeramente, el patio se divide en “Carriles” (A, B, C, etc.), hasta nombrar los grandes bloques. Dentro de los bloques, se definen las “Filas” que las componen (1,2,3, etc.), de las cuales, el límite está definido por el ancho de las grúas de marco. Para conocer la ubicación a lo largo de todo el carril, se asigna una numeración (1,2,3, etc.) que representará la “Bahía”.

El caso de las bahías, la separación es pensando en los TEU’s (Twenty-foot equivalent unit), medida usada en el transporte marítimo equivalente al largo de un contenedor de 20 pies, que son aproximadamente 6 metros. Cada número de bahía es asignado a poco más de 10 pies de separación, por lo que la bahía uno, estaría empezando el carril, a unos 3 metros aproximadamente. El número de bahía que toca a la posición de un contenedor es el que quede al centro del contenedor.

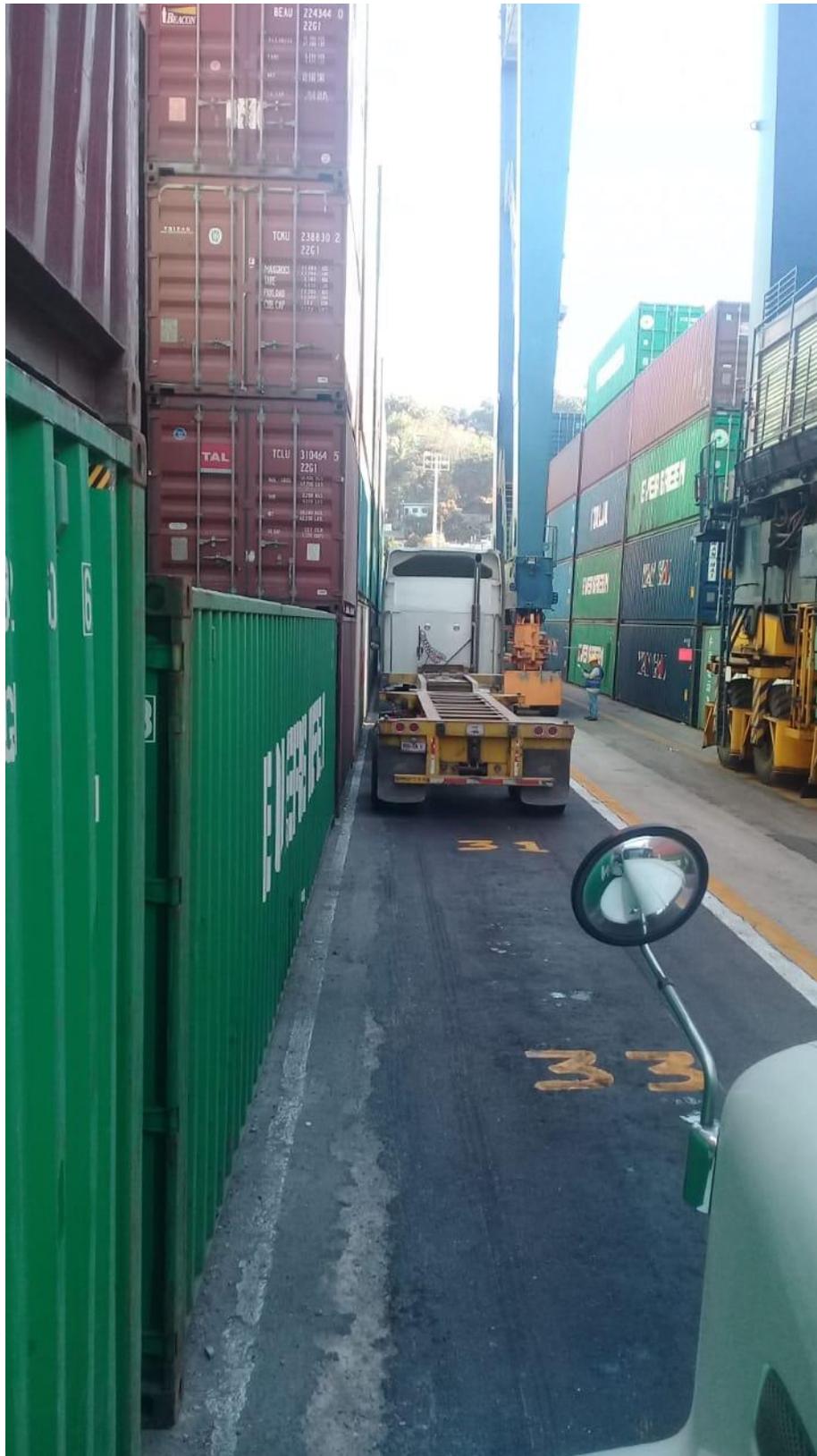
Y para finalizar, la altura a la que está el contenedor es el número de estiba en el que se encuentra, tomando en cuenta que es 1 para el contenedor que está en piso, 2 para el que esta sobre el primero, y así sucesivamente.

Si revisamos la Ilustración 15, el primer contenedor azul marcado con la flecha está en la posición C-1-02-5, significa que el contenedor está en el carril C, la fila número 1, la bahía 2 y es el quinto contenedor de la estiba.

Por la forma de dividir las bahías, salta a la vista con el número de bahía, si el contenedor es uno de 20' o uno de 40'. Todas las posiciones con números impares de las bahías tendrán un contenedor de 20' y en los números pares, estará un contenedor de 40'. Por lo que, en el ejemplo dado, B-4-08-2, estaríamos hablando de una posición de un contenedor de 40'.

Cuando es necesario hacer movimientos de contenedores por qué se requiera alguno que está oculto por otros, la posición de todos los que se muevan deberá ser actualizada en el sistema. Como lo comentábamos anteriormente, es muy importante saber la localización exacta de cada caja.

En la práctica llega a haber ocasiones en que se tuvo que buscar un contenedor entre todos los existentes en el patio, significando mucho tiempo y esfuerzo dedicado a dicha tarea por el hecho de no haber actualizado la posición.



*Ilustración 16. Bahías en el patio de contenedores*

### Información de buques por recibir

La naviera transmite información al recinto para la planeación de la descarga de la importación y la carga de la exportación. Suficiente para que la planeación de la operación del buque sea lo más fluida posible.

BM ----- V- ---																		
NO	CONTENEDOR	SELLO	SIZE	TARA	NET WEIGHT	GROSS WEIGHT	VGM WEIGHT	LINE	RF °C	PTO D.	PTO FINAL	COMMODITY	IMO	UN	B/L	CUSTOM BROKER	COMENTARIOS	
1																		
2																		
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		
8																		
9																		
10																		
<b>PUERTOS DE DESCARGA</b>					DV40	HC40	OT40	RH40	FR40	DV20	TK20	OT20	RF20	FR20	GROSS WEIGHT	TEUS		
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	
<b>TRANSBORDOS</b>																		
<b>PUERTOS DE DESCARGA</b>					DV40	HC40	OT40	RH40	FR40	DV20	TK20	OT20	RF20	FR20	GROSS WEIGHT	TEUS		
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	
<b>VACIOS</b>																		
<b>PUERTOS DE DESCARGA</b>					DV40	HC40	OT40	RH40	FR40	DV20	TK20	OT20	RF20	FR20	GROSS WEIGHT	TEUS		
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	

Ilustración 17. Listado de carga de la naviera

La naviera debe transmitir detalle de la carga peligrosa, así como de la refrigerada, ya que, por la delicadeza y control, en la importación, el recinto deberá recibir en el área asignada para tales fines, o en el caso de la exportación, ubicarla para el buque.

DANGEROUS CARGO MANIFEST													PAGE NO		
NAME OF SHIP:		OFFICIAL NO.:		VTD:		SAILING DATE AND LOADING PORT		PORT OF LOADING:		PORT OF DISCHARGE:		PLACE OF DELIVERY:		PAGE NO	
						MANZANILLO, COLIMA, MEXICO		MANZANILLO, COLIMA						1/1	
NATIONALITY:		NAME OF MASTER:		CORRECT TECHNICAL NAME		IMO CLASS	UN NO.	PAGE NO.	REMARKS	FLASH POINT	WEIGHT (KGS)	MFAS	EMS	P/A	STORAGE LOCATION
B/L NO.	1 SHIPPER 2 CONSIGNEE 3 NOTIFY ADDRESS	CONTAINER NUMBER	QUANTITY - PACKING												
	SH:	00X00*													
	CNEE:	CONTENEDOR													
	NTFY:	SELLO													
EMERGENCY PHONE															
MANZANILLO, COLIMA, MEXICO															

Ilustración 18. Manifiesto de Carga Peligrosa

<b>M/V.</b>		<b>V:</b>		<b>LOADPORT: MANZANILLO, MEXICO</b>											
<b>SETTING SPECIFICATIONS</b>															
Nº	Container	Shipper	20RF	40RF	40RH	Commodity	Set-Point	Range	R. Humidity	CO2	O2	Ventilation	Controlled Atmosphere	FOL	POD
1			0	0	0										
<b>Grand Total</b>		<b>0 Units</b>													
<small>IMPORTANT: Every blank space is to be either filled in with corresponding data or crossed out when non-applicable. Units to be stated for Setting Specifications.                  IMPORTANTE: Todos los espacios deben ser completados con la información correspondiente o cruzados cuando no correspondan. Colocar unidades para las especificaciones de Senso.                  IN CASE OF ANY MALFUNCTION / DOUBT, YOU CAN CONTACT REEFER CONTROL DEPT. AT (email) - FAX:</small>															

Ilustración 19. Carta de Conexión

06 DE DICIEMBRE DE 2018.

**OCUPA S.A. DE C.V.**  
RECINTO FISCAL

REF: CARTA CONEXIÓN DE REFRIGERADOS

POR ESTE CONDUCTO ME PERMITO INFORMARLE QUE LOS CONTENEDORES REFRIGERADOS ABAJO ENLISTADOS, QUE TIENEN ESTIMADO ZARPAR EL DÍA DE DEL 2018, TIENE DIAS DE CONEXIÓN, QUE SERAN CUBIERTOS POR NUESTRA REPRESENTADA.

No. DE CONTENEDOR	BUQUE Y VIAJE	TEMPERATURA
SEGU1234567	WAN HAI 068W	TEMP. (+4.5°C) / VENT. (0%) / SISTEMA DE ATMOSFERA CONTROLADA MAXTEND (5% O2 5% CO2, con inyección de Nitrógeno, con absorbentes de CO2), DRENES SELLADOS

FAVOR NOTAR QUE TODOS LOS GASTOS EN QUE INCURRAN EL RESTO DE LOS CONTENEDORES, SERÁN CUBIERTOS POR ORDEN Y CUENTA DEL CLIENTE. SIN MÁS POR EL MOMENTO QUEDO DE USTEDES.

ATENTAMENTE  
GERENTE DE OPERACIONES

Ilustración 20. Carta de Refrigerado

## Importación

### Recepción de contenedores de importación

En el caso de la importación, es el primer contacto que tendrá la naviera, que es a quienes enviará la información de cada buque que se vaya a recibir.

Antes de estar en operación el buque, el área de control aduanero debió registrar los contenedores a recibir de importación en sistema, y sólo esos son los que se podrán bajar del buque y es el listado que tendrán los auxiliares en el patio.

Con esto en mente, los contenedores que están bajando del buque en operación, al momento de recibirlo en el patio de contenedores, el auxiliar lo marca en el listado que dio control aduanero, lo registra en la maquirola, de modo que ya aparezca como existente en el patio, le asigna posición, verifica el sello y registra los daños que se perciban.

Llega a darse el caso que por error llegue un contenedor que no debía bajarse, es por ello que tantos filtros son puestos, desde el vigilante, el listado del auxiliar y el candado en sistema de maquirola evitando registrar contenedores que no se tengan previstos.

### Despacho de importación

Para la liberación de mercancía contenerizada de importación, la agencia aduanal debe presentar ante el recinto fiscalizado, al área de control aduanero, el pedimento<sup>8</sup>, B/L revalidado, maniobras pagadas de costado de buque a piso y piso a camión, además de almacenajes pagados en caso de haber incurrido en ellos.



Operadora de la cuenca del pacífico S.A. de C.V.

Servicios en Línea  
Solicitud de Servicios Detallados

Solicitud 1371142  
Fecha Elaboración Jueves, 15 de noviembre del 2018 13:54

+Informacion Servicio  
Fecha de Servicio 16/11/2018

F. Autorizada  
+Informacion Agencia

Patente 3489  
Agencia Aduanal CORPORACION DE ASESORES INTERNACIONALES AL SERVICIO ADUANERO SC

Usuario TANNYA LOZOYA LARIOS  
Telefono (314)13-8-2151

+Informacion Clientes

RFC SPR150320RB6  
Cliente SANAYE PROYECIE SA DE CV  
Domicilio PUEBLA NO. EXT 310, APODACA, NUEVO LEON, CP: 66605

+Informacion de Buque  
Buque WAN HAI 516  
Linea Naviera YANG MING LINE  
Buque Destino

+Informacion de Contenedores  
Ubicacion  
Movimiento

Numero de Contenedores y/o Servicios 4

+ Detalle Contenedores

N	Contenedor /Marca	Tipo	Fh Servicio	Servicio	Conocimiento	Imo	Bultos	Embalaje	Peso	Referencia	Autoridad	Multidependiente	Cont. Dest.
1	TEMU8785030	HC40	16/11/2018	CODIGO DE SEGURIDAD PORTUARIA CONTENEDOR-	YMLUC236008642	0	15	BULTO(S)	20250				
2	TEMU8785030	HC40	16/11/2018	MUELLAJE POR CUENTA DE API-	YMLUC236008642	0	15	BULTO(S)	20250				
3	TEMU8785030	HC40	16/11/2018	ENTREGA DE PATIO A SFF LLENO-	YMLUC236008642	0	15	BULTO(S)	20250				
4	TEMU8785030	HC40	16/11/2018	TRASLADO DE COSTADO DE BUQUE A PATIO LLENO-	YMLUC236008642	0	15	BULTO(S)	20250				

<sup>8</sup> Pp. 87, ARTÍCULO 26 VII. De la Ley Aduanera

En el caso que sea servicio a puerta, la maniobra la cubre la línea naviera y estará mencionado en el listado de intermodales que la naviera hace llegar con anticipación, donde mencionan que ellos cubrirán dicha maniobra.

Para los contenedores que llegan con fines de tomar el régimen de importación, en cualquiera de sus modalidades, conocemos los días libres con que cuentan<sup>9</sup>, sin embargo, si se presentara un retorno, ya no aplica la misma situación, por lo que tendrían que pagar cada uno de los días que este en el recinto.

El recinto corroborará que el pedimento presentado esté registrado en el sistema de la aduana y se identifique como pagado en cuanto a impuestos.

Con ello el recinto emite autorización y la agencia ya podrá generar cita y pase de acceso para entrar a cargar.

**Contecon Manzanillo** Integrated System for Customer Services  
 Contecon Manzanillo, S.A. de C.V.  
 Pase de Acceso

**ISCS**

## Pase de Acceso (Falta Operador o Transporte del PSP)

Número de Cita <b>5955576</b>	Fecha Programada <b>06/10/2018</b>	Trámite <b>Importación</b>
	11:00 - 11:00	Entrega/Embarque
	Contenedor <b>FBLU0005387</b>	Bill of Lading (B/L) <b>MEDUBC140705</b>
	Tipo 45G0	
	Sello INT2652912	

---

Solicitud ISCS  
1778745

Línea Naviera  
Mediterranean Shipping Company México, S.A. de C.V.

Transportista  
ESLABON ESTRATEGICO

Despacho Express  
No

Todas las citas deberán presentarse en su horario, o bien 1 hora antes o 1 hora posterior El operador del vehículo será responsable de verificar que el (los) contenedor (es) que carga físicamente corresponden al (las) solicitado (s) en el pase de acceso.

*Ilustración 21. Pase de acceso al recinto fiscalizado*

<sup>9</sup> Pp. 80, ARTÍCULO 15 V. de la Ley Aduanera

Con dicho pase, la unidad de servicio público federal ya pudiera pasar a recoger el contenedor mencionado a la hora definida.

*Entrega de contenedor a S.P.F.*

Para la entrega de contenedores de importación se recibe en el patio de contenedores la unidad a cargar, se revisa el pase de carga o la cita generada y se envía al carril correspondiente,

El auxiliar avisa a personal sindicalizado que controla la grúa, para ubicar el contenedor a entregar y se cargue la unidad.

El auxiliar de patio corrobora sellos y emite un E.I.R. Acto seguido, genera el registro de salida por concepto de importación.

Emisión: 18/02/2019 11:39  
contactoasa@gpoasa.com.mx  
CAP8 A.A. YUNUEN ABIGAIL CAMPOS PEREZ

SSAMéxico  
Grupo Carriz

PASE DE SALIDA - Piso a Camión / Entrega Contenedor Lleno  
Transacción: 20498994 Orden de servicio: 6073707  
Contenedor: PONU8064666 MSK 40HC Import NON-LINER  
Buque / Viaje: SUSAN SUSAN MAERSK / 906N  
Posición: A002E IMO: Temp: Daño:  
Nota:

“SSA México, S.A. de C.V. no se hace responsable del extravío o mal manejo de este pase de salida del contenedor lleno de importación.”

*Ilustración 22. Pase de salida de recinto fiscalizado*

## **Exportación**

### *Recepción de contenedores de exportación*

En la exportación, los contenedores, una vez que han sido pesados<sup>10</sup> en básculas oficiales, para corroborar el peso que estén declarando, irán entrando al recinto fiscalizado con tiempo, varios días de anticipación. (Organización Marítima Internacional, 2014) (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2016).

Los contenedores llenos con mercancía de exportación se van recibiendo en el patio De las unidades de servicio público federal, las cuales deben presentar solicitud de internación<sup>11</sup> y la maniobra de camión a piso y de piso a costado de buque, salvo el caso que sea intermodal.

En el patio de contenedores se van haciendo bloques de acuerdo con el buque que tiene referido en la solicitud. El auxiliar de patio genera un EIR y registra el sistema el ingreso del contenedor. Tanto en el EIR como en el sistema queda registrado el sello con el que se recibe y los daños que presenta el contenedor.

Debemos entender que la recepción física de los contenedores de exportación debe estar con días de anticipación.

Una vez que entra un contenedor al recinto fiscalizado con miras a salir de exportación, tiene definidos los días libres de almacenaje<sup>12</sup>, sin embargo si presentan un desistimiento, tendrían que pagar todos los días que estuvo el contenedor en el recinto.

---

<sup>10</sup> Debido al recurrente problema con la información proporcionada por el exportador, en cuanto al peso de la carga, la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) adoptó esta medida, por seguridad de los buques, el 21 de noviembre de 2014, siendo ratificado por el gobierno mexicano para entrar en vigor el 1º de julio de 2016.

<sup>11</sup> Pp. 39, ARTICULO 23 de la Ley Aduanera

<sup>12</sup> Pp. 80, ARTÍCULO 15 V. de la Ley Aduanera

### *Envío de contenedores de exportación a buque*

Llegando el momento de cierre, la naviera enviará al recinto, listado de los contenedores que cumplieron con la documentación necesaria con ellos. Para poder subir los contenedores al buque, además deberá haber cumplido con la documentación requerida por el recinto fiscalizado, los cuales son pedimento modulado y desaduanado, maniobras pagadas y almacenaje en caso de requerirse. Por lo que se debió haber cumplido con hacienda, la naviera y el recinto fiscalizado.

También hay información que es dirigida al área de buque, donde los de planeación se encargarán de definir la mejor operación del buque.

Antes de la llegada de un buque, el área de control aduanero emite diversos listados, a auxiliares de patio, de buque y vigilantes, que servirán de filtro al momento de ir enviando los contenedores a costado de buque, para su embarque. En esos listados están la totalidad de contenedores que cumplieron con la documentación necesaria para salir del país.

Cuando está por llegar el buque, el personal del patio recibe del área de control aduanero, los listados de la exportación, y horas antes del inicio de maniobras en buque, se comienza a movilizar los contenedores hacia el área de costado de buque, con el fin de ir agilizando movimientos.

Con el listado preparado por el área de buque y confirmado por el área de control aduanero, horas antes del arribo del buque se inicia enviando a muelle los contenedores a cargar, con el fin de adelantar trabajo y agilizar la operación del buque. A esto le llaman pre-estiba o pre-stacking.

El listado que se usa para tal efecto es secuencial, por lo que se irá mandando al muelle con el mismo orden que exige el listado.

El auxiliar irá marcando en su listado cada contenedor que envíe y lo mismo hará el de vigilancia del patio para permitirle la salida, en ambos casos,

verificando el sello con que saldrá. El auxiliar cambiará el estatus de la posición, por una momentánea, de forma que indique fue enviado a muelle.

### **Vacíos de exportación**

La naviera hace llegar al recinto documentación de contenedores vacíos que, con anticipación, deban ser internados al puerto para considerarlos durante el embarque.

En caso de tenerlos en patios externos, se inicia el traslado de estos un par de días antes del arribo del buque, para tenerlos listos al momento de la carga a buque.

Tal información es enviada a personal de patio de contenedores para su programación y realizar los movimientos con anticipación

Por cuestiones de seguridad, el traslado de los vacíos, algunas navieras exigen que lleven sello de seguridad, con el fin de evitar que se introduzca algo que pudiera causar conflicto a la naviera, sin embargo, no todas lo aplican.

### **Transferencias**

La ley aduanera da la posibilidad de realizar un par de traslados<sup>13</sup> de un recinto a otro, por lo que puede ser una buena herramienta en caso de requerirse.

En tal caso, el trámite inicial se debe realizar en el almacén que vaya a recibir la mercancía, ya que debe autorizar y aceptar que va a recibir el contenedor.

En el recinto que tiene la mercancía, por medio de la agencia aduanal se deberá presentar solicitud de transferencia autorizada por el recinto receptor, así como B/L revalidado, maniobra de costado de buque a piso a camión, y almacenaje si corresponde.

---

<sup>13</sup> Pp. 32, ARTICULO 15 VI de la Ley Aduanera

Con este trámite cumplido, se vuelve al recinto receptor y se entrega documentación para que se pueda pasar a recoger el contenedor. Siempre es el recinto receptor el que enviará su plataforma para recibir dicho contenedor.

La documentación es entregada de forma interna a personal de patio de contenedores para que se programe con unidad y personal para ir a recoger ese contenedor.

Una vez recibida la documentación del área de control aduanero, personal de patio asignará unidad y operador para recoger el contenedor que, generalmente, se manda recoger al siguiente día.

El operador que recibe debe constatar que sea el contenedor correcto y que esté debidamente sellado con el que se menciona en la transferencia.

A la salida del recinto emisor, se da baja en su sistema y en el de la aduana como transferencia y quedará pendiente el cierre del registro cuando sea recibido en el destino. Una vez que el contenedor es recibido físicamente por el recinto receptor, se acepta la entrada del contenedor de transferencia en el sistema de la aduana.

Ya el contenedor en el patio pasa por el filtro de vigilancia y el del auxiliar de patio. Este último, vuelve a confirmar los datos y registra en maquirola la entrada.

Una situación preocupante en los recintos fiscalizados es que muchos no respetan los días libres que sigue dando la ley en cuanto a almacenajes en las transferencias<sup>14</sup>, y si aunamos a esa arbitrariedad el desconocimiento del consignatario, pues se estará pagando dinero que no se debiera.

---

<sup>14</sup> Pp. 77, LEY ADUANERA 15V

## Abandonos

La mercancía que llega a un recinto fiscalizado es con la intención de destinarla a un régimen aduanero. Si no es retirada en el lapso que marca la ley, la autoridad considera que esta en abandono.<sup>15</sup>

Dentro de los 5 primeros días del mes, el recinto fiscalizado debe enviar a la aduana relación de la mercancía que causó abandono el mes inmediato anterior<sup>16</sup>.

Pudiera darse el caso, que el contenedor haya caído en abandono por la restricción que tuviera el particular para retirar el contenedor, ya sea por algún embargo precautorio por parte de la aduana<sup>17</sup> o alguna otra autoridad<sup>18</sup>, en tal caso, los plazos de los abandonos cambian según la legislación. Por lo que se debe tomar en cuenta la fecha del oficio de liberación.

En el caso de los almacenajes<sup>19</sup>, si el particular no pudo retirar la mercancía por causas de la aduana, y el fallo hubiera sido a favor, la empresa no pagará los almacenajes desde el día que fue detenida hasta el día que sea liberada.

Es importante que se verifique la fecha de liberación del documento, ya que los almacenajes a cargo del particular serán a partir del día siguiente.

La legislación hace mención de que la aduana debe notificar al consignatario sobre el término del tiempo para considerar la mercancía en abandono<sup>20</sup>, sin embargo, las notificaciones en aduana, y aún más, las asignaciones de las mercancías en propiedad del fisco tienen mucho retraso.

---

<sup>15</sup> Pp. 48, ARTICULO 29 de la Ley Aduanera

<sup>16</sup> Pp. 82, R.G.C.E. 2.2.1.

<sup>17</sup> Pp. 49, embargadas por aduana, Ley Aduanera, Art. 29 II C

<sup>18</sup> Pp. 50, autoridad distinta a la aduana, Reglamento de la Ley Aduanera Art. 52

<sup>19</sup> Pp. 29, ARTICULO 15 IV de la Ley Aduanera

<sup>20</sup> Pp. 96, ARTICULO 32 de la Ley Aduanera

Inclusive, ya habiendo pasado a propiedad del fisco, se le da opción al propietario de poder seguir su trámite de despacho, mediante una autorización de la aduana<sup>21</sup>.

A la aduana no le interesa quedarse con producto, por lo que da todas esas facilidades, sin embargo, lo que termina convirtiéndose en una razón fuerte para no recoger la mercancía, son los almacenajes.

Siguiendo con el control de los contenedores que cayeron en abandono, en el patio se encuentran segregados en un área de mayor vigilancia, para que al momento que se solicite para algún servicio, se ubique que además de la documentación normal, requerirá documento de la aduana autorizando cualquier situación.

Cada mes el área de control aduanero genera un listado de la existencia de abandonos y personal de patio se encarga de ubicarlos físicamente, como parte del control que se lleva.

Si se presentara un transporte de servicio público federal, en sistema de maquirola no permitirá dar baja a dichos contenedores, hasta que el área de control aduanero quite ese bloqueo, asegurando que se haya recibido la autorización para su entrega.

Ya con la autorización y la documentación normal de una salida a servicio público federal, se procede a la liberación y baja del contenedor.

### **Contenedores en Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera**

Cuando la autoridad levanta un P.A.M.A. a la mercancía del contenedor, éste es llevado al área que se tiene destinada para tal fin, para tener una mejor vigilancia y control. Al igual que los que están en abandono, al momento que se solicite para algún servicio, se ubica que además de la documentación normal, requerirá documento de la aduana autorizando cualquier situación.

---

<sup>21</sup> Pp. 98, R.G.C.E. 2.2.5.

De la misma forma que están bloqueados en el sistema los contenedores de abandono, en sistema de maquirola no permite dar baja a dichos contenedores, hasta que el área de control aduanero modifique el estatus en el sistema, y esto ocurre sólo cuando el recinto ha recibido la liberación de la autoridad.

Adicional a la documentación normal para el retiro de la mercancía, se deberá presentar la liberación del P.A.M.A., y una vez corroborado por el área de recinto fiscalizado la validez del documento, se puede proceder a la entrega y baja en el sistema.

En el caso de los almacenajes<sup>22</sup>, funcionando como en el caso de los abandonos, si el fallo es a favor, la empresa no pagará los almacenajes desde el día que fue detenida hasta el día que sea liberada.

Muy importante que se verifique la fecha de liberación al momento de recibir el documento, ya que suele ocurrir que generen el documento con anticipación al aviso al particular, y esa diferencia serán días de almacenaje que deberá pagar.

La misma relevancia tiene el asegurarse que el documento de liberación tenga la mención que el recinto fiscalizado deberá compensar la cantidad del almacenaje contra el aprovechamiento que tiene señalado.

En este caso, si no se retira la mercancía ese mismo día que fue emitido el documento de liberación, al día siguiente ya se continuaría con el conteo de días de almacenaje para el particular.

En el otro escenario, si la autoridad aduanera tuvo la razón para aplicar el procedimiento administrativo, el particular debe pagar la totalidad de los almacenajes.

---

<sup>22</sup> Pp. 29, ARTICULO 15 IV de la Ley Aduanera

## 2.5 ÁREA DE SERVICIOS

Los recintos fiscalizados tienen un área asignada para realizar servicios a las mercancías de comercio exterior, los cuáles son necesarios para diferentes fines, antes de que la mercancía abandone el recinto fiscal.



*Ilustración 23. Área de servicios*

Las cuestiones climáticas tienen especial atención en este apartado, pensando en la seguridad de la carga, ya que, si se percibe que la mercancía puede sufrir daños, por ejemplo, por lluvia, siempre se prefiere no iniciar la apertura del contenedor.

En caso de que ya estuviera afuera la mercancía en el momento de presentarse alguna situación climatológica, los recintos no se hacen responsables por los daños que pudiera sufrir la mercancía.

En la actualidad, todo recinto fiscalizado trabaja por programación con un día, y en algunos casos, hasta dos de anticipación, por la saturación de espacios, por lo que se debe solicitar con tiempo el servicio. Debe tomarse en cuenta que

por la forma en que quedan posicionados los contenedores para servicio, llamada “en batería”, el contenedor no podría despacharse ese mismo día. Sin embargo, el importador o el agente aduanal, se pudiera acercar al recinto fiscalizado para analizar la posibilidad de realizar previo y despacho el mismo día.

Lo que pudiera hacer el recinto es dejar a la orilla a dicho contenedor y con una logística previamente realizada, que pasara el transporte a retirar el contenedor una vez realizado el servicio. Como puede observarse en la Ilustración 23, el último, o últimos contenedores son los que pudieran ser objeto de dicha coordinación, por el acomodo que se tiene.

No es usual este tipo de cuestiones, ya que, si no se realiza esa serie de acciones de manera coordinada, puede representar un atraso importante para el recinto.

Una vez cerrada la programación del día siguiente, ya sea por espacios o por la hora de cierre (16 o 17 hrs. de lunes a viernes y a las 13 hrs. en sábado generalmente), el departamento de servicios estará en la posibilidad de saber el personal, los montacargas, las guindolas y demás equipo a ocupar.

De la misma manera, el departamento de patio de contenedores sabrá las planas (camiones) y demás equipo a utilizar.

Cuando la mercancía no está presentada para un manejo sencillo, como pudieran ser en pallets o cartonería, pudiera tenerse costos adicionales por la forma de manejo, que implica más personal. En este supuesto pudieran entrar la saquería, madera, llantas, etc.

Durante un reconocimiento previo, facultad que da el artículo 42 de la ley aduanera (Cámara de Diputados, 2018), la agencia aduanal revisa la mercancía físicamente, para poder realizar el pedimento con mayor certeza. Generalmente toman fotografías, números de serie, marcas y demás información que consideren necesaria.



*Ilustración 24. Reconocimiento previo*

### **El reconocimiento aduanero**

La autoridad aduanera tiene la facultad de realizar revisión<sup>23</sup> a la mercancía en los recintos fiscalizados. Esto sucede principalmente con la mercancía de exportación o la mercancía de importación que saldrá por ferrocarril.

En tal caso, la agencia aduanal realizará la programación del contenedor para que pueda realizarse el reconocimiento aduanero.

Durante el servicio, se apoyará de una tarja para el control de lo que se vaya sacando y regrese al contenedor de la misma forma.

---

<sup>23</sup> Pp. 57, ARTÍCULO 43 de la Ley Aduanera

## Facultades de comprobación

La aduana puede solicitar en cualquier momento al recinto fiscalizado que se programe para revisión cualquier mercancía de comercio exterior que se encuentre en el recinto. Esto ocurre sobre todo con políticas de revisión que se tengan vigentes.<sup>24</sup>

También sucede con tendencias de revisión a ciertas mercancías, como la de revisión por parte de la Procuraduría General de la República a los contenedores que llegan al país provenientes de centro y Sudamérica. En este último caso, la agencia solicita al recinto previo, con revisión P.G.R., por lo que, para abrir el contenedor, deberá estar presente personal de dicha dependencia y son quienes inicialmente hacen la inspección, sin que el representante del agente aduanal pueda tener acceso, sino hasta que P.G.R. dé por terminada su revisión.

Otro ejemplo de esto es lo que ocurre con las revisiones de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), que en los casos requeridos (agrícolas, pecuarias, acuícolas y pesqueras), estará presente para garantizar la condición sanitaria y fitosanitaria de las mercancías; si requiere algún tipo de fumigación, la misma secretaría fumigará y esperará a que se dé el término del efecto de la fumigación, para la liberación del certificado (Cámara de Diputados, 2012), que pudiera llegar a ser hasta de 3 días hábiles en el caso de exportación, y de importación, dependiendo lo siguiente:

- I. *Un día hábil, cuando la disposición jurídica aplicable no establezca la necesidad de análisis de laboratorio o tratamiento y se dé cumplimiento total a la regulación correspondiente;*
- II. *Hasta tres días hábiles, cuando la disposición jurídica aplicable establezca un acondicionamiento o tratamiento; o bien el tiempo requerido para la correcta aplicación de*

---

<sup>24</sup> Pp. 29, ARTICULO 15 IV de la Ley Aduanera

*un tratamiento sanitario o fitosanitario con base en su dosis y tiempo de exposición, y*

- III. Hasta treinta días hábiles, cuando la disposición jurídica aplicable establezca la necesidad de análisis de laboratorio.*

### **Desconsolidación a Camión o Almacén**

Las empresas de logística o consolidadoras de carga, quienes venden servicios de transporte marítimo LCL (Less Container Load), se ven en la necesidad de dejar las mercancías en los almacenes de los recintos fiscalizados, para que el importador, a través de su agencia aduanal tramite el desaduanamiento.

El departamento de servicios, con la programación que realizaron las agencias aduanales y la autoridad aduanera, genera un listado que se entrega al área de seguridad y al departamento del patio de contenedores, esto con el fin de poder retirarlos del área de patio durante la noche.

La programación de tal contenedor es de la misma forma, ahora también dando aviso al almacén, para que prevea el espacio que ocuparán.

Es usada una tarja para el control de la cantidad, tipo y estado de mercancía que se está retirando del contenedor y recibiendo al almacén.

El servicio por realizar a la mercancía del contenedor no inicia, hasta que quienes programaron están presentes, ya sea el representante de la agencia aduanal, llamada tramitador, o el representante de la autoridad aduanera, según sea el caso. Una vez presentes, se confirman los sellos que serán retirados y se comienza el servicio.

Durante el servicio, el recinto genera una tarja donde se registra todo detalle, movimiento y acción que se realice a la mercancía. Es usada para ir contando la mercancía que es sacada del contenedor, en caso de averías, ya

sea durante la maniobra o de origen, también son registradas, se ponen los sellos que son trozados para el inicio del servicio y sellos finales.

Para el caso, de la programación a camión, resulta estar muy ligada al lugar donde se vaya a dejar el contenedor dentro del área de servicio, ya que requiere dejar a la entrada del área. En el caso de desconsolidación a almacén, se deberá dejar el contenedor a costado del almacén para tal actividad.

Siempre levantando una tarja, para llevar el conteo de los bultos que se pasan al camión o almacén, además de definir cualquier característica que presente la mercancía, principalmente daños.

La desconsolidación pudiera ser parcial o total. En el caso de quedar aun con mercancía, la agencia vuelve a sellar el contenedor y seguirá en tratamiento como un contenedor lleno.

Para la entrega a camión, el área de servicios recibirá la documentación necesaria para la liberación y la pasará al área de control aduanero, para que registre dicha salida de mercancía del contenedor, y se modifique tanto peso como bultos de los que tenía registrado.

En el caso de entrega a almacén, es éste quien recibe documentación y la pasa al área de control aduanero, quien registra los cambios en el estatus del contenedor.

Cuando termina el servicio realizado el personal del área de servicios debe asegurarse que el organismo que solicitó el servicio selle los contenedores.

La tarja es firmada por personal del recinto y por la entidad que solicitó.

Otros servicios que se pueden realizar a la mercancía son:

Etiquetado, emplayado, trincado, paletizado, flejado, etc.

Al término de los servicios del día, todos los contenedores son retirados del área de servicio y llevados nuevamente al patio de contenedores, generalmente al final del día.

El área de control aduanero da aviso a la naviera sobre los contenedores que quedaron vacíos, para que puedan disponer de ellos.

## 2.6 ÁREA DE BUQUE

Son los encargados de atender y mantener satisfechos a los clientes principales, mediante la rapidez del servicio de carga y descarga.

Una de las principales tareas del “planner” es mantener en todo momento estable y seguro el barco, tanto al momento de descargar, como durante la carga y que se mantenga así durante su siguiente travesía.

La planificación que se hace en este aspecto debe permitir que el siguiente puerto que toque el buque, pueda descargar los contenedores que deban quedarse, sin conflicto de que tengan que estar bajando y subiendo otros contenedores, simplemente porque les “estorben” (relocalización o reestiba), sin tener que quedarse, lo que ocasionaría pérdida de tiempo y movimientos, traducidos en dinero.



*Ilustración 25. Estibas en buque*

Son dos los archivos principales con los que se trabajan previo a la llegada del buque:

- Baplie (Bayplan / stowage plan occupied and empty locations [Plan de bahía / estiba con espacios ocupados y vacíos])
- Stowage Planning (Plan de carga)

En cuanto a la posición de un contenedor en el buque, se usa el sistema Baroti (Bays / Rows / Tiers [Bahía / Fila / Nivel]), nivel de coordenadas parecido al que se usa en el patio de contenedores. Se puede visualizar la estructura de este sistema en la Ilustración 26.

Con la información de cuantos contenedores se estarán moviendo, se hace la programación interna del personal, grúas, planas, espacios, etc. que serán necesarias para cubrir el servicio.

Con la planeación del buque finalizada, tanto carga como descarga, se queda en espera que arribe el barco.

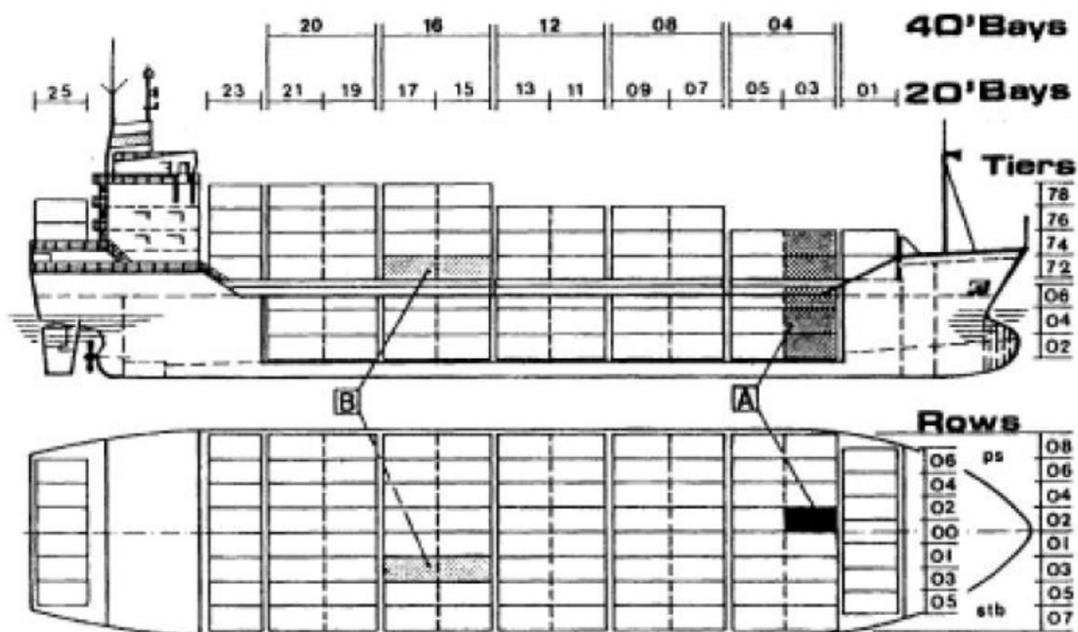


Ilustración 26. Posiciones en barco

Previo y durante la operación del buque, personal de patio de contenedores y de buques, estarán trabajando muy de la mano para lograr el mejor rendimiento de tiempos y movimientos.

### Descarga

Personal de planificación recibe información relevante del buque que está por arribar a través del Baplie. En él se muestra el estatus de cómo viene la totalidad de la carga con detalles como ubicación en la estiba, dimensiones, pesos, si es carga peligrosa o refrigerada (con parámetros de control de temperatura), con sobredimensión, puerto carga y destino, etc.

Es cuando se programa el trabajo que se tendrá para recibir la importación, ya que se han ubicado los contenedores que serán descargados. El mismo listado que maneje personal de buque, debe ser el que se tenga en control aduanero.

Inicia la operación con la importación, según listados que se tienen del plan de carga, descargando a planas del recinto fiscalizado y enviando directamente al patio de contenedores.

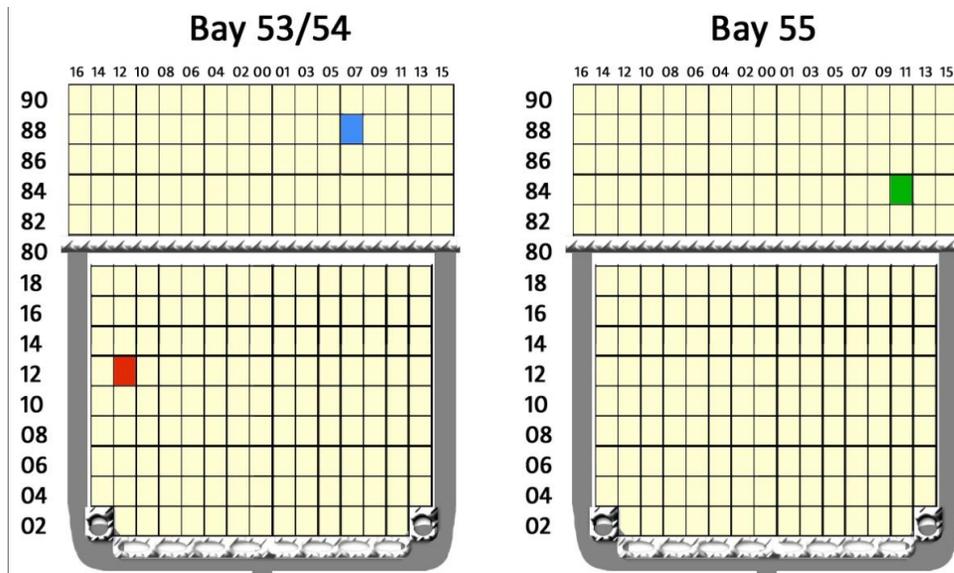


Ilustración 27. Ubicación de contenedores en buque

Si tiene que realizar movimientos extras para “liberar” contenedores de importación, se hará y registrarán para posterior cobro a la naviera.

La comunicación del auxiliar de buque, con el personal sindicalizado de la grúa, se realiza vía radio, informando la ubicación y serie de los contenedores que deban irse tomando.

Hay personal en el buque que van quitando las trincas de los contenedores que deban bajarse, y poder izarlos hacia el costado del buque.

En el caso de la descarga de un contenedor con daños considerables, se presentará el E.I.R. al oficial o capitán del buque, para que firme de aceptación de ese estado, y también se le da aviso a la agencia naviera.

En el caso de recibir contenedores sin sello, se le da información de la misma forma a personal del buque y de la agencia naviera, y se procede a colocar sello. Contenedor que más adelante deberá realizar previo la naviera de forma conjunta con el agente aduanal, para deslindar responsabilidades sobre posibles faltantes o daños.

## **Carga**

Para el plan de carga, el planner de la naviera se encarga de generar el pre plan, que se compara con el que se haya generado en el recinto y lo siguen trabajando en conjunto y analizan discrepancias, hasta tener el definitivo. Actualmente esta actividad es apoyada con sistemas especializados.

Para realizar el plan de estiba hay que tener en cuenta algunos factores para su realización:

- Movimientos de carga y descarga
- Puerto de destino
- Tipo de mercancía contenida
- Peso y Tamaño

La ubicación que tendrán los contenedores dentro del buque está definida en el plan de estiba. Las cargas en los buques deben irse acomodando por bloques, en las bahías, siguiendo el orden de los puertos que sigan en el recorrido. Por lo que la planeación se realiza sobre totales de contenedores a llevar a cada destino y la totalidad del peso. De modo que, al descargar en un puerto, no pierda el balance mientras se realiza la descarga.

El planner del recinto fiscalizado deberá apegarse a lo dicho en el plan de carga y mantenerse al tanto de toda la operación, por los imprevistos que pudieran surgir.

De forma anticipada, el área de planeación da un listado en forma secuencial a personal de patio de contenedores, para que vaya sacando del patio los contenedores que se tiene programado cargar, hacia un área cercana al muelle donde atracará el barco. El orden es importante, ya que de ello depende la rapidez con que se va a cargar y es como quedó definido el plan de carga.

Al iniciar la carga, se van enviando los contenedores de las pre-estibas realizadas a costado de buque, justo como este marcado en el plan.

Una vez que se termina la carga, el capitán firma las actas de los movimientos realizados, también recibe los por menores de las actividades realizadas, así como archivos referentes al nuevo estatus de la carga.

### **CAPÍTULO 3. EMPRESA OPERADORA DE LA CUENCA DEL PACIFICO**

#### **FILOSOFÍA**

Ocupa, Operadora de la Cuenca del Pacifico, S.A. de C.V., inició sus operaciones el día 27 de septiembre de 1995, año en el que ganó la licitación de la instalación de Usos Múltiples I del Puerto de Manzanillo acreditándose para operar como prestador de servicios públicos de maniobras portuarias y de custodia de mercancías en este puerto.

Es una empresa de iniciativa privada 100% mexicana, integrada por agentes aduanales, navieros, importadores y usuarios del puerto con amplia experiencia en el comercio exterior. Su principal objetivo es proporcionar todos los servicios de maniobras que requieren las mercancías que transiten dentro del recinto portuario, apoyando con esto el desarrollo de nuestro país.

Desde su inicio de operaciones, Ocupa se ha distinguido por los excelentes resultados obtenidos dentro del puerto interior de Manzanillo, su principal objetivo es lograr cada día mejores índices de productividad en las maniobras portuarias, cuidando la seguridad de los trabajadores, mercancías, maquinaria e instalaciones.

Ocupa es una terminal portuaria multipropósito, especialista en el manejo y custodia de contenedores, carga general y carga proyecto, a través de procesos certificados de calidad y cuidado ambiental.

Ofrecemos servicios logísticos y portuarios de primer nivel, así como asesoría en la administración y diseño de cadenas de suministro de todo tipo de mercancías, con más de 22 años de experiencia y alto enfoque al cliente.

Servicios con que cuenta:

- Carga y descarga de buques.
- Entrega y recepción de todo tipo de mercancías.

- Servicios a la carga (inspección en previo).
- Servicio de pesaje con báscula certificada MBV (Masa Bruta Verificada) /SOLAS.
- Transferencias.

#### Instalación

- 6.8 Hectáreas para patio de contenedores.
- Área de servicio con capacidad para 200 contenedores diarios.
- 175 contactos para refrigerados.
- Almacén techado sin módulos/racks.
- Almacén para carga LCL (Less than Container Load)
- 1,870 módulos/racks para importación.
- 468 módulos/racks para exportación.
- Cada módulo/rack es de 2 m<sup>3</sup>.
- Almacenes para rollos de lámina con una superficie de 2,000 m<sup>2</sup>.

#### Ferrocarril

- 3 vías de Ferrocarril, 400 m.
- 2 movimientos diarios.
- Con capacidad desde 220 hasta 440 contenedores diarios.

#### Certificaciones

- Operador Económico Autorizado
- ISO 9001:2015
- ISO 14001:2015
- Calidad ambiental
- México 100% original

Ahora con Grupo OCUPA, consorcio que integra varias empresas del ramo logístico, se encuentra en Manzanillo, puerto mexicano con 145 orígenes y destinos alrededor del mundo y conectividad con 17 estados de la república

mexicana, posicionado como el número uno en el movimiento de carga contenerizada a nivel nacional.

### Misión

En Grupo Ocupa estamos comprometidos con la satisfacción de nuestros clientes y con el cuidado del medio ambiente, consolidados como un grupo portuario rentable, altamente productivo e innovador que genera beneficio común mediante el desarrollo de sus colaboradores.

### Visión

Nos vemos como un grupo nacional consolidado y líder, con presencia global y diversificada en servicios integrales de logística, transporte y comercio exterior, conformado por expertos con principios éticos que contribuyen a la continuidad y el crecimiento del negocio, en beneficio de los clientes, los colaboradores, los accionistas y la comunidad.

### Valores

- Honestidad: Nos conducimos con integridad, congruencia y transparencia.
- Efectividad: Trabajamos con eficiencia y eficacia para alcanzar nuestras metas, innovar y contribuir a la rentabilidad de la empresa.
- Trabajo en equipo: Compartimos nuestro talento y estamos abiertos a las aportaciones de los demás para complementarnos y alcanzar objetivos comunes.
- Compromiso: Nos apasiona lo que hacemos, somos responsables y damos lo mejor de nosotros en beneficio de nuestros clientes.
- Confianza: Nos comunicamos de forma sincera, respetuosa y constructiva para cultivar relaciones interpersonales sólidas y éticas.

## **CAPÍTULO 4. LOGÍSTICA Y NORMATIVIDAD**

### **4.1 ACTIVIDADES LOGÍSTICAS**

Es forzoso primero mencionar algunas definiciones de Logística, ya que engloba las actividades que buscan efficientar los costos, tiempos y movimientos.

Logística es el proceso de administrar la adquisición, traslado y almacenamiento de materiales, de los proveedores a través de los canales de comercialización hasta la empresa, buscando mejorar las utilidades y los costos. (Christopher, 2000)

Según Eduardo A. Arbones Malisani “logística se refiere a la planificación, organización y control del conjunto de las actividades de movimiento y almacenamiento que facilitan el flujo de materiales y productos desde la fuente al consumo, para satisfacer la demanda al menor coste, incluidos los flujos de información y control”

Con lo dicho en mente, la logística nos obliga a conocer los terrenos por los que pasan los productos para poder tomar mejores decisiones.

Entrando al área legal, la doctrina aduanera (Ponce, 2000) hace mención de 6 principales actividades:

1. Entrada y salida del territorio nacional
2. Maniobras de carga y descarga
3. Depósito obligatorio
4. Desaduanamiento
5. Control y vigilancia del transporte
6. Acreditamiento de la legal estancia

El recinto fiscalizado está involucrado directamente en las 3 primeras actividades, pero ligado por responsabilidad de la entrega de la mercancía en los 3 restantes.

Para complementar algunos términos, la Ley de Puertos, en su artículo 2, hace mención de algunos conceptos que se mencionan a continuación. (Cámara de Diputados, 1993)

*I. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*

*II. Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.*

*III. Recinto portuario: La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.*

*IV. Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.*

*V. Marina: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas. Fracción reformada DOF 11-06-2012*

*VI. Instalaciones portuarias: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.*

*VII. Servicios portuarios: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.*

*VIII. Zona de desarrollo portuario: El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.*

El capítulo VI de la Ley de Puertos menciona que,

*ARTICULO 44.- La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.*

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo nos presenta los siguientes conceptos. En el artículo 2 menciona,

*III. Comercio Marítimo: Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.*

*IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.*

En el Capítulo IV, habla de Agentes Navieros,

*Artículo 22.- El agente naviero es la persona física o moral que está facultada para que, en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, actúe en su nombre o representación...*

## **4.2 ANTECEDENTES LOGÍSTICOS**

El nacimiento de los recintos fiscalizados, tienen su origen en los grandes cambios que estaba experimentando la industria portuaria y que llevaba la competitividad a nuevas alturas.

El informe de la secretaría de la UNCTAD, con fecha 29 de marzo de 1995, hacía mención de la necesidad de llevar a los puertos a un siguiente nivel (UNCTAD, 1995)

*Ya no es posible considerar que los puertos son los puntos terminales de un modo de transporte, sino que constituyen un eslabón esencial de la cadena del transporte. A la luz de ese hecho, muchos puertos se han transformado en centros de servicios. La idea subyacente a esos centros de servicios es mejorar las actividades portuarias para que dejen de consistir en la simple*

*manipulación de la carga en los puntos terminales y pasen a ofrecer un conjunto completo de servicios de transporte. Uno de los medios que utilizan cada vez más países para mejorar la eficiencia de los puertos es la revisión del papel del sector público en ellos. En muchos puertos se están aplicando activamente programas de privatización y comercialización. Los diferentes aspectos del papel cambiante de los puertos en la cadena del transporte están reflejados en cierto número de estudios que ha preparado la secretaría con el fin de presentarlos en el segundo período de sesiones del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos previsto para los primeros meses de 1996 y que a su vez presentará recomendaciones al órgano rector pertinente.*

Al siguiente año, el 9 de febrero de 1996, el informe de la secretaría de la UNCTAD, en el apartado de modernización de los puertos menciona (UNCTAD, 1996)

*Unos puertos modernos y eficaces son un instrumento necesario y potente para facilitar y fomentar el comercio y el desarrollo, sobre todo en una época de mundialización de los intercambios. Actualmente los puertos deben ofrecer servicios eficientes y seguros para los buques y su carga, con inclusión de la documentación y los procedimientos aduaneros, para permitir una corriente puntual de mercancías a lo largo de la cadena del transporte que, de hecho, se ha convertido en una cadena de producción. Para facilitar esa corriente, algunos países han establecido centros de distribución o de logística en la zona portuaria que se utilizan para el almacenamiento, la preparación y la transformación de la carga. Así pues, los*

*puertos ya no son simplemente el lugar donde se manipula la carga sino un elemento funcional de las dinámicas cadenas logísticas a través de las cuales fluyen los productos y las mercancías. Los puertos pueden ser un elemento crucial para que un país logre una ventaja competitiva y por ello los gobiernos y las autoridades de los puertos necesitan adoptar unas políticas portuarias adecuadas para que el país pueda lograr ese beneficio potencial.*

También da a conocer investigaciones de desregularización y privatización de los puertos, tendientes a ayudar a los responsables de las decisiones.

*El reconocimiento de que el libre comercio es el motor del crecimiento económico y el desarrollo es ahora general en la mayoría de los países y ha puesto en entredicho la baja productividad, los elevados costos y la falta de flexibilidad de los puertos en la satisfacción de las necesidades de los importadores, los exportadores y los operadores de transportes. En la mayoría de los casos el objetivo de la reforma del sector de los puertos es hacer que su gestión esté orientada hacia el mercado y de esa manera permitir la satisfacción de las necesidades de los clientes al mismo tiempo que el logro de los objetivos financieros portuarios.*

*La desregulación es la disminución o supresión de las regulaciones existentes que protegen los intereses adquiridos y con ello impiden el juego de las fuerzas del mercado. Se ha utilizado en varios países, especialmente en Chile y el Reino Unido, en relación con los trabajadores, pero también puede utilizarse para estimular la competencia entre las empresas, por ejemplo,*

*otorgando concesiones en las terminales de contenedores a una multiplicidad de operadores en lugar de a una sola empresa estatal. La comercialización se emplea por los gobiernos que desean utilizar sus puertos para alcanzar objetivos macroeconómicos, pero que quieren hacerlo de una manera eficiente.*

*Una definición amplia de la privatización abarca tanto el arriendo financiero como la venta incondicional de bienes. También se examina la alternativa de las empresas mixtas entre organismos públicos y privados y una solución totalmente privada respecto de la provisión de instalaciones y servicios.*

Durante varias décadas, el proteccionismo fue impuesto en México, hasta llegar a la crisis de 1982. Fue cuando se volteó a ver una nueva política económica, lo que llevó al país a entrar al GATT<sup>25</sup> en 1986, y en 1992 firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el cual entró en vigor en 1994.

Esta gran apertura económica se tradujo en reformas, entre las cuales se vieron la privatización de empresas públicas y la desregularización de la economía. De esta forma México abrió sus puertas al comercio internacional, ocupado el vigésimo lugar entre las economías exportadoras y el decimonoveno entre las importadoras, convirtiéndolo en el más activo de América latina.

Las modificaciones al marco jurídico<sup>26</sup> cambiaban la organización de los puertos, dándoles autonomía administrativa y financiera. Es así como en 1994 aparecen las Administraciones Portuarias Integrales (A.P.I.'s), sociedades anónimas, que tienen las funciones de modernizar los puertos, incrementar su eficiencia, y promover el desarrollo.

---

<sup>25</sup> General Agreement on Tariffs and Trade (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio); El 1º de enero de 1995 sustituido por la O.M.C. (Organización Mundial de Comercio)

<sup>26</sup> Ley de Puertos en 1993 y la Ley de Navegación en 1994

En 1994, 19 A.P.I.'s y 62 concesiones portuarias entraron en operación. Los muelles especializados en el manejo de contenedores tienen la posesión por un periodo de 20 años, mientras que los de usos múltiple son de 15 años.

En el Diario Oficial de la Federación, de fecha 23 de febrero de 1995 se publicó la convocatoria pública internacional número API-C-UM-01/95, en la cual se establecen las condiciones generales para el otorgamiento del uso, aprovechamiento y explotación de las primeras terminales portuarias que se operarían en México con inversión privada. Veracruz, Manzanillo, Altamira y Lázaro Cárdenas comenzaban la nueva era portuaria.

*Tabla 3 Primeros Recintos Fiscalizados en México*

Terminal	Contrato	Fecha	Operadora
Usos Múltiples Altamira I	Cesión Parcial de Derechos	28/Jul/1995	Rehabilitación de Maquinaria Remaconst
Terminal de Contenedores de Veracruz	Cesión Parcial de Derechos	28/Jul/1995	International Container Terminal Services e ICA (ICAVE)
Terminal de Contenedores de Manzanillo	Cesión Parcial de Derechos	28/Jul/1995	Stevedoring Services of America y TMM
Terminal de Usos Múltiples de Manzanillo I	Cesión Parcial de Derechos	25/Ago/1995	Operadora de la Cuenca del Pacífico (OCUPA)
Terminal de Usos Múltiples de Lázaro Cárdenas I	Cesión Parcial de Derechos	25/Ago/1995	Ispat Mexicana
Terminal de Usos Múltiples de Lázaro Cárdenas II	Cesión Parcial de Derechos	25/Ago/1995	Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas

Al poner en manos de particulares los almacenes marítimos, la eficiencia tuvo un gran incremento y la mejora en la competitividad fue notoria en poco tiempo.

En 1985, Manzanillo recibía apenas 6 navieras regulares; entre 1990 y 2000, pasó de 8 a 21 líneas navieras de contenedores que recalán regularmente en el puerto.

A continuación, un panorama de lo que ha sido el movimiento de contenedores en Manzanillo.

*Tabla 4. Comparativa histórica de movimiento de T.E.U.'s Manzanillo - Nacional*

Año	T.E.U.'s (miles) México	T.E.U.'s (miles) Manzanillo	Porcentaje nacional
2000	1,315.7	426.7	32%
2006	2,676.8	1,249.6	47%
2011	4,223.6	1,762.5	42%
2012	4,878.1	1,992.1	41%
2013	4,875.3	2,117.1	43%
2014	5,058.6	2,355.1	47%
2015	5,506.5	2,541.1	46%
2016	5,680.5	2,578.8	45%
2017	6,375.3	2,830.3	44%
2018 <sup>27</sup>	6,987.8	3,078.5	44%

Se mantiene la tendencia al alza, con un crecimiento en Manzanillo del 2017 al 2018 de 8.8%, mientras que a nivel nacional fue de 9.7% en el mismo periodo.

Hablando de aspectos tarifarios, Puertos Mexicanos, extinto órgano desconcentrado de la SCT, contaba con la autorización de la SHCP para la captación de los aprovechamientos. Al momento de la creación de las A.P.I.'s se decide transformar los antiguos aprovechamientos en tarifas, dado que los ingresos que captarían por la explotación, uso y aprovechamiento de la

<sup>27</sup> Datos preliminares de la S.C.T.

infraestructura otorgada en concesión, pasarían a formar parte de su patrimonio. (SCT, 2008)

Al momento de autorizar las nuevas tarifas se argumentó, por parte de los usuarios de los puertos, que las mismas eran excesivas, por lo que se convino un plazo de transición de dos años, con revisiones semestrales. Cumplido el plazo de referencia, las tarifas se actualizaron, vía indización, año con año con la tasa de inflación. Este procedimiento sigue aplicándose hasta la fecha, salvo en el año 2000, cuando se implantó el método de cálculo de las tarifas con base en costos reales. (SCT, 2008)

Las tarifas de los recintos fiscalizados del puerto de Manzanillo pueden ser localizadas en la página de la API (API, 2018).

<https://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0000207/tarifas>

### **4.3 NORMATIVIDAD**

#### **Ley de Puertos**

El 19 de julio de 1993 se promulga la nueva Ley de Puertos que da oportunidad a la participación de empresas privadas en la operación de terminales portuaria y la prestación de servicios.

Inicia la Ley de Puertos presentando el objetivo de la ley, que dice:

*ARTICULO 1o.- La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, protección y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.*

En la Ley de Puertos, en el artículo 16, fracción IV, da la facultad a las SCT de lo siguiente.

*IV. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación, renovación o revocación;*

En el capítulo cuatro, se habla sobre concesiones y permisos.

*ARTICULO 20.- Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:*

*Párrafo reformado DOF 11-06-2012*

*Concesiones para la administración portuaria integral;*

*Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral;*

*Concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y*

*Permisos para prestar servicios portuarios.*

*Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta*

*ley y demás disposiciones aplicables. Párrafo reformado  
DOF 11-06-2012*

*Autorizaciones para obras marítimas o dragado. Fracción  
adicionada DOF 11-06-2012*

*ARTICULO 24.- Las concesiones a que se refiere este capítulo se  
otorgarán mediante concurso público...*

*ARTICULO 27.- La Secretaria podrá establecer en los títulos de  
concesión para la administración portuaria integral, que la  
operación de terminales, marinas e instalaciones y la  
prestación de servicios se realicen a través de terceros.*

En el capítulo VI de la Ley de Puertos, artículo 44, inciso III, se hace mención de las actividades que el Recinto Fiscalizado realiza dentro de la operación portuaria,

*III. Servicios de maniobras para la transferencia de bienes  
o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo,  
almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.*

### **Ley Aduanera, Reglamento y R.G.C.E.**

La Ley Aduanera (Cámara de Diputados, 2018), regula la entrada y salida de las mercancías, objeto de comercio exterior, y esto queda bien definido en el primer artículo:

*ARTICULO 1o.- Esta Ley, las de los Impuestos Generales de  
Importación y Exportación y las demás leyes y  
ordenamientos aplicables, regulan la entrada al territorio  
nacional y la salida del mismo de mercancías y de los  
medios en que se transportan o conducen, el despacho  
aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de  
dicha entrada o salida de mercancías. El Código Fiscal de*

*la Federación se aplicará supletoriamente a lo dispuesto en esta Ley. Párrafo reformado DOF 30-12-1996.*

*Están obligados al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios, poseedores, tenedores, consignatarios, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales, agencias aduanales o cualesquiera personas que tengan intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia de las mercancías o en los hechos o actos mencionados en el párrafo anterior. Párrafo reformado DOF 25-06-2018*

El Título Segundo de la Ley Aduanera, trata sobre el control de aduana en el despacho.

*ARTICULO 10. La entrada o la salida de mercancías del territorio nacional, las maniobras de carga, descarga, transbordo y almacenamiento de las mismas, el embarque o desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes, deberá efectuarse por lugar autorizado, en día y hora hábil... Artículo reformado DOF 09-12-2013*

*ARTICULO 11. Las mercancías podrán introducirse al territorio nacional o extraerse del mismo mediante el tráfico marítimo, terrestre, ferroviario, aéreo y fluvial, por otros medios de conducción y por la vía postal. Artículo reformado DOF 09-12-2013*

En el artículo 14 es donde se hace mención del Recinto Fiscalizado Concesionado.

*ARTICULO 14. El manejo, almacenaje y custodia de las mercancías de comercio exterior compete a las aduanas.*

*Los recintos fiscales son aquellos lugares en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.*

*El Servicio de Administración Tributaria podrá otorgar concesión para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales, en cuyo caso se denominarán recintos fiscalizados concesionados. La concesión se otorgará mediante licitación conforme a lo establecido en el Reglamento e incluirá el uso, goce o aprovechamiento del inmueble donde se prestarán los servicios. Párrafo reformado DOF 09-12-2013*

*Para obtener la concesión a que se refiere el párrafo anterior, se deberá acreditar ser persona moral constituida de conformidad con las leyes mexicanas, su solvencia moral y económica, su capacidad técnica, administrativa y financiera, así como la de sus accionistas, contar con experiencia en la prestación de los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías y estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, para lo cual deberán anexar a su solicitud el programa de inversión y demás documentos que establezca el Reglamento, para acreditar que el solicitante cumple con las condiciones requeridas.*

*Las concesiones se podrán otorgar hasta por un plazo de veinte años, el cual podrá prorrogarse a solicitud del*

*interesado hasta por un plazo igual, siempre que la solicitud se presente durante los últimos tres años de la concesión y se sigan cumpliendo los requisitos previstos para su otorgamiento y con las obligaciones derivadas de la misma.*

*Al término de la concesión o de su prórroga, las obras, instalaciones y adaptaciones efectuadas dentro del recinto fiscal, así como el equipo destinado a la prestación de los servicios de que se trate, pasarán en el estado en que se encuentren a ser propiedad del Gobierno Federal, sin el pago de contraprestación alguna para el concesionario. Párrafo reformado DOF 30-12-2002 Artículo reformado DOF 30-12-1996, 31-12-1998, 01-01-2002*

El artículo 15 contiene lineamientos para los recintos fiscalizados, pero que resultan de mucho interés para el importador o exportador.

*ARTICULO 15. Los particulares que obtengan concesión o autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, deberán cumplir con los lineamientos que determinen las autoridades aduaneras para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscalizado y de las mercancías de comercio exterior, así como con lo siguiente: Párrafo reformado DOF 31-12-1998, 30-12-2002...*

*II. Destinar instalaciones para el reconocimiento aduanero de las mercancías, a las que únicamente tendrá acceso el personal que autoricen las autoridades aduaneras. Dichas instalaciones deberán reunir las especificaciones que señale el Servicio de Administración Tributaria y demás*

*previstas en las disposiciones legales aplicables. Podrán construirse instalaciones comunes a varios almacenes para efectuar el citado reconocimiento. Fracción reformada DOF 30-12-2002*

*III. Contar con cámaras de circuito cerrado de televisión, un sistema electrónico que permita el enlace con el del Servicio de Administración Tributaria, en el que lleve el control de inventarios, mediante un registro simultáneo de las operaciones realizadas, así como de las mercancías que hubieran causado abandono a favor del Fisco Federal. Mediante dicho sistema se deberá dar aviso a las autoridades aduaneras de la violación, daño o extravío de los bultos almacenados, así como de las mercancías que hubieran causado abandono. El Servicio de Administración Tributaria, mediante reglas establecerá los lineamientos para llevar a cabo el enlace de dicho sistema, así como los medios de control que aseguren el correcto manejo de la mercancía. Fracción reformada DOF 31-12-1998, 01-01-2002, 30-12-2002*

*IV. Prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de las mercancías embargadas por las autoridades aduaneras o las que hayan pasado a propiedad del Fisco Federal, sin que en caso alguno el espacio que ocupen estas mercancías exceda del 20% de la capacidad volumétrica de almacenaje. Por estos servicios se cobrará una cuota igual a la que deban cubrir los particulares siempre que no sea superior a la cuota establecida en la Ley Federal de Derechos por los mismos servicios, cuando los preste la autoridad aduanera en los recintos fiscales. El pago de la cuota únicamente se efectuará*

*mediante compensación contra el aprovechamiento a que se refiere la fracción VII de este artículo, sin que dé lugar a devolución. Párrafo reformado DOF 31-12-1998*

*Cuando las mercancías no sean retiradas por causas imputables a las autoridades aduaneras, el servicio no se cobrará al particular afectado y la contraprestación no cobrada se podrá compensar contra el citado aprovechamiento.*

*La compensación señalada en esta fracción aplicará a partir de la fecha en que la autoridad aduanera haga del conocimiento al recinto fiscalizado que la mercancía queda bajo su custodia y hasta que le notifique su liberación al propietario, donatario o consignatario, en los supuestos siguientes:*

*a) Tratándose de mercancía que haya pasado a propiedad del Fisco Federal, hasta que deba ser retirada por el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes.*

*b) Cuando las mercancías sean retiradas por los asignatarios o donatarios, quienes contarán para tales efectos con un plazo de hasta diez días, contado a partir de la firma del acta de asignación o donación, tratándose de las mercancías de las que disponga el Servicio de Administración Tributaria.*

*c) En la fecha que se instruya al recinto fiscalizado la destrucción de las mercancías. Párrafo con incisos adicionado DOF 25-06-2018*

*En los casos anteriores, los servicios generados a partir de que las mercancías se encuentren a disposición del propietario, donatario o consignatario, o a partir de la fecha en que deban ser retiradas por el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes, serán a cargo de éstos, cuya cuota se cobrará conforme a lo dispuesto en el primer párrafo de esta fracción, sin que sean objeto de compensación. Párrafo adicionado DOF 25-06-2018*

*Para efectos de esta fracción, se entiende que las mercancías se encuentran a disposición del Servicio de Administración y Enajenación de Bienes, una vez transcurridos sesenta días a partir de que las autoridades aduaneras soliciten la transferencia de las mercancías de conformidad con lo establecido en la Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público, debiendo hacer del conocimiento al recinto fiscalizado de la fecha en que se realizó dicha solicitud, plazo en el cual deberá efectuarse su retiro acorde a lo previsto en la mencionada Ley, por lo que la compensación no podrá extenderse del referido plazo de tres meses, debiendo cesar en la fecha en que se realice el retiro de la mercancía o concluido dicho plazo, lo que suceda primero. Párrafo adicionado DOF 25-06-2018*

*No podrá ser objeto de compensación el almacenamiento, manejo y custodia de mercancías objeto de procedimientos competencia de autoridades distintas de la aduanera. Párrafo adicionado DOF 25-06-2018*

*V. Permitir el almacenamiento y custodia gratuita de las mercancías, de conformidad con lo siguiente: Párrafo reformado DOF 09-12-2013*

*a) En mercancías de importación, dos días, excepto en recintos fiscalizados que se encuentren en aduanas de tráfico marítimo, en cuyo caso el plazo será de siete días.*

*b) En mercancías de exportación, quince días, excepto minerales, en cuyo caso el plazo será de treinta días.*

*Los plazos a que se refiere esta fracción se computarán en días naturales a partir del día siguiente a aquél en que el almacén reciba las mercancías, independientemente de que hayan sido objeto de transferencia o transbordo. Tratándose de importaciones que se efectúen por vía marítima o aérea, el plazo se computará a partir del día en que el consignatario reciba la comunicación de que las mercancías han entrado al almacén. Párrafo reformado DOF 01-01-2002, 30-12-2002, 09-12-2013*

*Durante el plazo en el que se permita el almacenamiento y custodia gratuita de las mercancías, solamente se pagarán el servicio de manejo de las mismas y las maniobras para el reconocimiento previo. Párrafo reformado DOF 01-01-2002, 09-12-2013*

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

*En los casos de transferencia de mercancías a que se refiere esta fracción, cuando el almacén que permita la transferencia haya efectuado la desconsolidación de las mercancías, los cargos por desconsolidación no podrán exceder del monto de los cargos que cobre el almacén respecto de las mercancías que sean objeto de desconsolidación y que permanezcan en dicho almacén. La transferencia y la desconsolidación únicamente procederán cuando se cumpla con los requisitos y controles que para tales efectos señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas. No procederá el cobro de cargos adicionales por el solo hecho de permitir la transferencia de mercancías. Párrafo reformado DOF 30-12-2002 Fracción reformada DOF 31-12-1998*

*VII. Pagar en las oficinas autorizadas un aprovechamiento del 5% de la totalidad de los ingresos obtenidos por la prestación de los servicios de manejo, almacenaje y custodia de las mercancías en el mes inmediato anterior, sin deducción alguna. El pago deberá efectuarse mensualmente dentro de los primeros quince días del mes siguiente a aquél al que corresponda el pago.*

*De los aprovechamientos determinados mensualmente, podrán disminuirse los gastos efectuados por las obras que se realicen en las oficinas administrativas de la aduana y sus instalaciones complementarias, conforme a los programas que autorice el Servicio de Administración Tributaria, sin que pueda disminuirse el impuesto al valor agregado trasladado por la realización de dichas obras. Así mismo, podrá disminuir de dicho aprovechamiento las cantidades que aporten al fideicomiso constituido para el*

*mejoramiento de los medios de informática y de control de las autoridades aduaneras.*

*Cuando en los lugares habilitados para la prestación de los servicios objeto de la concesión o autorización, se presten servicios distintos del manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, los ingresos por dichos servicios se considerarán distintos de los ingresos que conforman la base del aprovechamiento, en tanto no excedan del 10% del total de los ingresos asociados a la concesión o autorización respectiva. Los montos excedentes se integrarán a la base del aprovechamiento, salvo prueba en contrario de que se trata de ingresos obtenidos por servicios que no sean conexos o relacionados directamente con los servicios de manejo, almacenaje y custodia objeto de la concesión o autorización. Párrafo adicionado DOF 25-06-2018 Fracción reformada DOF 31-12-1998, 01-01-2002*

*VIII. Guardar absoluta reserva de la información relativa a las mercancías que se encuentren en depósito ante la aduana y sólo la podrá proporcionar a las autoridades aduaneras. Fracción adicionada DOF 30-12-2002*

*Cuando las personas que presten los servicios a que se refiere este artículo, destinen total o parcialmente el almacén para uso propio, el aprovechamiento a que se refiere la fracción VII de este artículo, deberá calcularse conforme a la proporción que la parte destinada para uso propio represente respecto del volumen total susceptible de almacenaje. En este caso, para determinar la base del aprovechamiento se estimarán los ingresos considerando el volumen de las mercancías almacenadas, el periodo de*

*almacenaje y la tarifa que corresponda al propio almacén o a uno de características similares a éste que preste servicios al público en general en el mismo recinto fiscal.*

*Procederá la revocación de la concesión o la cancelación de la autorización conforme al procedimiento previsto en el artículo 144-A de esta Ley, cuando se incumpla en más de dos ocasiones, en un plazo que no exceda de un año, con alguna de las obligaciones establecidas en el primer párrafo y en las fracciones II, III, IV, V y VI de este artículo, en las fracciones VII y VIII del artículo 26 de esta Ley. Párrafo reformado DOF 31-12-1998, 01-01-2002, 30-12-2002, 25-06-2018*

*Reforma DOF 31-12-1998: Derogó del artículo los entonces párrafos segundo y tercero*

*Reforma DOF 01-01-2002: Derogó del artículo el entonces último párrafo (antes adicionado por DOF 31-12-1998)*

*Reglamento de la Ley Aduanera. Artículo 48. Para efectos de los artículos 14 y 15, fracción III de la Ley, la entrada o salida de Mercancías de los lugares destinados a su depósito ante la aduana se comprobará con la constancia que acredite su recibo o su entrega, respectivamente, por el recinto fiscal o fiscalizado, así como con su registro en el control de inventarios enlazado con el SAT.*

*R.G.C.E. 2.2.1. Para los efectos del artículo 15, fracción III, de la Ley, las personas a que se refiere dicha disposición deberán, dentro de los*

*primeros 5 días de cada mes, remitir vía electrónica a la aduana de la circunscripción territorial que les corresponda, la información relativa a las mercancías que causaron abandono en el mes inmediato anterior.*

*R.G.C.E. 2.3.5. Para los efectos de los artículos 14-B y 15 de la Ley, los particulares que obtengan concesión o autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, deberán cumplir con lo siguiente:*

*... III. Para los efectos del artículo 15, fracciones V y VI, de la Ley, durante el plazo en que se permita el almacenamiento y la custodia gratuita de las mercancías, el interesado únicamente estará obligado al pago de los servicios que se generen por las maniobras de reconocimiento previo, así como de los servicios de manejo de las mismas, siempre que dichos servicios no sean de los que se encuentran incluidos en el contrato de transporte.*

*Los plazos para el almacenamiento y custodia gratuita de las mercancías deberán permitirse, siempre que ingresen mercancías al recinto fiscalizado, independientemente de que haya sido objeto de transferencia o transbordo. En ningún caso se interrumpirán los plazos de abandono con motivo de lo dispuesto en este párrafo.*

*... V. Para los efectos del artículo 15, fracción VI, de la Ley, se podrá efectuar la transferencia de mercancías entre recintos fiscalizados por una sola ocasión, salvo tratándose de recintos fiscalizados cuya circunscripción corresponda a una aduana marítima o de tráfico aéreo cuando la mercancía se encuentre amparada con una guía aérea master consignada a un consolidador o desconsolidador de carga, en cuyo caso se podrá efectuar la transferencia de mercancías entre recintos hasta por dos ocasiones, para lo cual el recinto que permita la transferencia a otro recinto que previamente se la haya solicitado por medios electrónicos, deberá informar al recinto solicitante, antes de la entrega de la mercancía, por los mismos medios, el listado de los embarques que efectivamente entregará, debiendo el recinto que solicitó la transferencia, acusar de recibo en forma electrónica de la recepción física de las mismas. Al efectuar la introducción de la mercancía transferida al recinto receptor, éste formalizará el ingreso mediante acuse de recibo en forma electrónica confirmando la lista de los embarques de los que toma posesión. En caso de discrepancia entre lo transferido y lo efectivamente recibido, el recinto que permitió la transferencia, deberá dar aviso de inmediato al administrador de la aduana.*

*...VIII. De conformidad con lo previsto en los artículos 14-B, primer párrafo y 15, primer*

*párrafo, de la Ley, los titulares de las concesiones y autorizaciones, dentro de los inmuebles en que prestan los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, deberán permitir y coadyuvar con la autoridad aduanera en la práctica de inspecciones respecto de aquellos bienes que tienen bajo su resguardo.*

El artículo 23 señala la recepción por parte del recinto fiscalizado de la mercancía que es entregada para fines de comercio exterior.

*ARTICULO 23. Las mercancías quedarán en depósito ante la aduana en los recintos fiscales o fiscalizados destinados a este objeto, con el propósito de destinarlas a un régimen aduanero. Párrafo reformado DOF 09-12-2013*

El artículo 25 hace mención alteraciones en la naturaleza de las mercancías dentro de los recintos fiscalizados.

*ARTICULO 25. Las mercancías que se encuentren en depósito ante la aduana podrán ser motivo de actos de conservación, examen y toma de muestras, siempre que no se altere o modifique su naturaleza o las bases gravables para fines aduaneros. La autoridad aduanera podrá autorizar la toma de muestras, caso en el cual se pagarán las contribuciones y cuotas compensatorias que a ellas correspondan.*

*Asimismo, tratándose de las mercancías a que se refiere este artículo se podrán prestar los servicios de almacenaje, análisis de laboratorio, vigilancia, etiquetado, marcado y colocación de leyendas de información comercial. Para estos efectos, las autoridades aduaneras*

*tomarán las medidas necesarias para la salvaguarda y protección del interés fiscal y de las propias mercancías.*

*Las mercancías que se encuentren en depósito ante la aduana en recinto fiscalizado, podrán ser destinadas al régimen de recinto fiscalizado estratégico, sin que sea necesario retirarlas del almacén en que se encuentren en depósito ante la aduana, cumpliendo con los lineamientos de control que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.*

*Párrafo adicionado DOF 09-12-2013*

Artículo 26 referente a obligaciones de los recintos fiscalizados.

*ARTICULO 26. Las personas que hayan obtenido concesión o autorización para almacenar mercancías en depósito ante la aduana tendrán las obligaciones que a continuación se mencionan, además de las señaladas en la concesión o autorización respectiva:*

*Párrafo reformado DOF 31-12-1998, 30-12-2002*

*I. Recibir, almacenar y custodiar las mercancías que les envíe la aduana.*

*II. Permitir al personal aduanero que mediante orden escrita de autoridad competente, supervise las labores del almacén.*

*III. Aplicar en los almacenes las medidas que las autoridades aduaneras señalen para prevenir y asegurar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley.*

*IV. Mantener los instrumentos de seguridad puestos por las autoridades aduaneras en departamentos del almacén o en los bultos almacenados.*

*V. Devolver los contenedores, en los que se encontraban mercancías que hubieran causado abandono a favor del Fisco Federal, a sus propietarios o arrendatarios sin que pueda exigirse pago alguno por concepto de almacenaje de dichos contenedores.*

*Fracción reformada DOF 01-01-2002, 30-12-2002*

*VI. Entregar las mercancías embargadas o que hayan pasado a ser propiedad del Fisco Federal y que se encuentren bajo su custodia, previa autorización de la autoridad o a solicitud de la misma, dentro de un plazo máximo de diez días contado a partir de la autorización o solicitud respectiva.*

*Fracción reformada DOF 09-12-2013*

*VII. Entregar las mercancías que tengan almacenadas, una vez que constaten que los datos del pedimento proporcionado coincidan con los contenidos en el sistema electrónico aduanero, en el que aparezca además la consignación de pago de las contribuciones y, en su caso, de las cuotas compensatorias determinadas.*

*Párrafo reformado DOF 25-06-2018*

*Tratándose de operaciones amparadas en pedimentos consolidados, la constatación se realizará considerando los datos contenidos en el aviso consolidado proporcionado, con los contenidos en el sistema*

*electrónico aduanero, en el que aparezca el número de pedimento consolidado.*

*En la entrega de mercancías en contenedores, además se deberán constatar los datos relativos al contenedor con las características del mismo.*

*Fracción reformada DOF 01-01-2002, 09-12-2013*

*VIII. Dar aviso de inmediato a las autoridades aduaneras, cuando de la constatación de los datos asentados en los pedimentos o en el aviso consolidado a que se refiere la fracción anterior, detecten que el pago no fue efectuado o que los datos no coinciden. En este caso retendrán el pedimento y los documentos que les hubieren sido presentados para retirar la mercancía.*

*Fracción reformada DOF 01-01-2002, 09-12-2013*

*R.G.C.E. 2.2.2. Para los efectos del artículo 26, fracciones III, VII y VIII, de la Ley, las personas que cuenten con autorización o concesión para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior en recintos fiscalizados, estarán obligadas a entregar las mercancías que se encuentren bajo su custodia cuando el agente aduanal, o apoderado aduanal o representante legal acreditado, presente el documento aduanero que las ampare y, en su caso, del formato denominado "Relación de documentos". Se entenderá presentada la copia del documento aduanero, cuando el recinto fiscalizado, previo a la salida de la mercancía, capture el número*

*de pedimento en el registro, conforme a la regla 2.3.8.*

*Se considerará que cumplen con la obligación de verificar la autenticidad de los datos asentados en los pedimentos presentados para el retiro de las mercancías, cuando efectúen la comparación de los datos contenidos en la impresión simplificada del pedimento con los datos del pedimento que aparece en el sistema de verificación electrónica, en el que aparezca la certificación del módulo bancario respecto de las contribuciones y cuotas compensatorias determinadas o pagadas en dichos pedimentos, y conserven de manera electrónica el pedimento consultado en el sistema. Tratándose de operaciones realizadas al amparo de pedimentos consolidados, se deberá verificar electrónicamente que el número de pedimento señalado en la impresión del aviso consolidado con la cual pretendan retirar las mercancías, se encuentre abierto en el sistema como previo de consolidado, que los datos coincidan, y conserven de manera electrónica el previo de consolidado, consultado en el sistema.*

*Tratándose de la entrega de mercancías en contenedores, además deberá verificarse la autenticidad de los datos asentados en los documentos aduaneros presentados para su retiro, efectuando la comparación del número*

*de contenedor y cotejando que la documentación y las características del contenedor, corresponden con lo señalado en el pedimento o en la impresión del aviso consolidado que presenten para su retiro.*

*Para efectuar la verificación electrónica en el SAAI de los documentos aduaneros a que se refiere la presente regla, se deberá instalar el sistema electrónico y el software que les sea proporcionado por la AGCTI y efectuarla de conformidad con el manual del usuario de consulta de pedimentos para recintos fiscalizados. Tratándose de recintos fiscalizados en aduanas de tráfico marítimo, para poder llevar a cabo la entrega de las mercancías en contenedores deberán contar con la confirmación electrónica de salida que les genere el SAAI, conforme a los lineamientos que al efecto establezca la AGCTI, mismos que se darán a conocer en el Portal del SAT.*

*Si se detecta que no han sido pagadas las contribuciones y cuotas compensatorias que correspondan o los datos del pedimento, de la factura o del conocimiento de embarque no coinciden con el pedimento, el recinto fiscalizado se abstendrá de entregar las mercancías, retendrá el pedimento y demás documentos que le hubieran sido exhibidos y de esta circunstancia dará aviso de inmediato*

*al administrador de la aduana de su circunscripción.*

*R.G.C.E. 2.3.5. Para los efectos de los artículos 14-B y 15 de la Ley, los particulares que obtengan concesión o autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, deberán cumplir con lo siguiente:*

*IX. Para los efectos de lo previsto en los artículos 1, 26, fracción III y 144, fracción IX, de la Ley, deberán destinar un lugar para la práctica de las funciones de inspección y vigilancia del manejo, transporte o tenencia de la mercancía que tienen bajo su resguardo, a las que únicamente tendrá acceso el personal que autorice la aduana que corresponda. Dichas instalaciones deberán cumplir con los requisitos que mediante lineamientos señala el SAT, mismos que se darán a conocer en el Portal del SAT.*

*ARTICULO 27. Si las mercancías en depósito ante la aduana se destruyen por accidente, la obligación fiscal se extinguirá, salvo que los interesados destinen los restos a algún régimen aduanero.*

*ARTICULO 28. El Fisco Federal responderá por el valor de las mercancías que, depositadas en los recintos fiscales y bajo la custodia de las autoridades aduaneras, se extravíen, destruyan o queden inutilizables por causas imputables a las autoridades aduaneras, así como por los*

*créditos fiscales pagados en relación con las mismas. El personal aduanero encargado del manejo y custodia de las mercancías será responsable por los mismos conceptos, ante el Fisco Federal.*

*Párrafo reformado DOF 30-12-2002*

*El propietario de las mercancías extraviadas en un recinto fiscal, podrá solicitar a la Secretaría, dentro del plazo de dos años, el pago del valor que tenían las mismas al momento de su depósito ante la aduana. Para tal efecto, acreditará que al momento del extravío dichas mercancías se encontraban en el recinto fiscal y bajo custodia de las autoridades aduaneras, así como el importe de su valor. De ser procedente la solicitud, el Fisco Federal pagará el valor de las mercancías extraviadas.*

*Las personas que hayan obtenido concesión o autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, responderán directamente ante el Fisco Federal por el importe de los créditos fiscales que corresponda pagar por las mercancías extraviadas y ante los interesados por el valor que tenían dichas mercancías al momento de su depósito ante la aduana. Asimismo, responderán directamente ante el Fisco Federal por el importe de los créditos fiscales que corresponda pagar por las mercancías que hubiesen entregado sin cumplir con los requisitos que establece la Ley o cuando incurran en infracciones o delitos relacionados con la introducción, extracción, manejo, almacenaje o custodia de mercancías de comercio exterior, así como por el valor de dichas mercancías,*

*tratándose de mercancías embargadas o que hubieran causado abandono.*

*Párrafo reformado DOF 31-12-1998, 30-12-2002*

*Se considera que una mercancía se ha extraviado, cuando transcurridos cinco días a partir de la fecha en que se haya pedido para examen, entrega, reconocimiento o cualquier otro propósito, no sea presentada por el personal encargado de su custodia. A partir de la fecha en que la mercancía se considere extraviada cesarán los cargos por los servicios de manejo, almacenaje y custodia, hasta la fecha en que se encuentre.*

*Párrafo reformado DOF 09-12-2013*

*La mercancía se considerará perdida transcurridos treinta días a partir de la fecha en que se haya extraviado.*

*Párrafo adicionado DOF 09-12-2013*

*Cuando la pérdida o extravío se origine por caso fortuito o fuerza mayor los depositarios no serán responsables.*

*Párrafo reformado DOF 09-12-2013*

*ARTICULO 29. Causarán abandono en favor del Fisco Federal las mercancías que se encuentren en depósito ante la aduana, en los siguientes casos:*

*I. Expresamente, cuando los interesados así lo manifiesten por escrito.*

*II. Tácitamente, cuando no sean retiradas dentro de los plazos que a continuación se indican:*

a) *Tres meses, tratándose de la exportación.*

b) *Tres días, tratándose de mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radiactivas, radioactivas o corrosivas, así como de mercancías perecederas o de fácil descomposición y de animales vivos.*

*Párrafo reformado DOF 25-06-2018*

*Los plazos a que se refiere este inciso, serán de hasta 45 días, en aquellos casos en que se cuente con instalaciones para el mantenimiento y conservación de las mercancías de que se trate, excepto tratándose de petrolíferos, cuyo plazo será de hasta 15 días naturales.*

*Párrafo adicionado DOF 30-12-2002. Reformado DOF 01-06-2018*

c) *Dos meses, en los demás casos.*

*Tratándose de las mercancías que hayan sido embargadas por las autoridades aduaneras con motivo de la tramitación de un procedimiento administrativo o judicial y no se retiren del recinto fiscal o fiscalizado, el plazo de dos meses se contará a partir de la fecha en que queden a disposición de los interesados.*

*Párrafo reformado DOF 25-06-2018*

*Se entenderá que las mercancías se encuentran a disposición del interesado a partir del día siguiente a aquel en que se notifique la resolución correspondiente.*

*No causarán abandono las mercancías de la Administración Pública Federal centralizada y de los Poderes Legislativo y Judicial Federales.*

*Reglamento de la Ley Aduanera. Artículo 50. Tratándose de las Mercancías que se encuentren en depósito ante la aduana, la Autoridad Aduanera podrá autorizar, previa solicitud del interesado, la prórroga de los plazos establecidos en el artículo 29, fracción II, incisos a) y c) de la Ley hasta por diez días, siempre que dicha autorización se solicite con anterioridad al vencimiento del plazo.*

*Reglamento de la Ley Aduanera. Artículo 52. Para efectos del artículo 29, fracción II de la Ley, los plazos de abandono de las Mercancías se suspenderán, cuando en ejercicio de sus facultades, una autoridad distinta de la Autoridad Aduanera impida su movilización quedando sujeta a su mandato, con independencia de las atribuciones que correspondan a las Autoridades Aduaneras.*

*Dicha suspensión quedará sin efectos, una vez que la autoridad comunique por escrito a la Autoridad Aduanera y al interesado su liberación, supuesto en el que continuarán los plazos para que proceda el abandono en favor del Fisco Federal.*

*ARTICULO 30. Los plazos a que se refiere la fracción II del artículo 29 de esta Ley, se computarán a partir del día siguiente a aquel en que las mercancías ingresen al almacén en el que queden en depósito ante la aduana, salvo en los siguientes casos:*

*I. Tratándose de operaciones que se realicen en tráfico marítimo, el plazo se computará a partir del día siguiente a aquel en que se hubiera terminado la descarga del buque.*

*II. Tratándose de mercancías pertenecientes a las embajadas y consulados extranjeros, a organismos internacionales de los que México sea miembro, y de equipajes y menajes de casa de los funcionarios y empleados de las referidas representaciones y organismos, los plazos de abandono se iniciarán tres meses después de que las mercancías hayan ingresado a depósito ante la aduana.*

*ARTICULO 31. El equipo especial que las embarcaciones utilicen para facilitar las maniobras de carga, descarga y que dejen en tierra, causará abandono tres meses después del día siguiente a aquel en que dichas embarcaciones hayan salido del puerto.*

*Durante ese lapso este equipo podrá permanecer en el puerto sin el pago de los impuestos al comercio exterior y utilizarse por otras embarcaciones de la empresa porteadora que lo haya dejado en el puerto.*

*ARTICULO 32. Cuando hubiera transcurrido el plazo, que corresponda al supuesto de que se trate, a que se refiere el artículo 29 de esta Ley, las autoridades aduaneras, notificarán personalmente a los propietarios o consignatarios de las mercancías, en el domicilio que aparezca en el documento de transporte, que ha transcurrido el plazo de abandono y que cuentan con quince días para retirar las mercancías, previa la*

*comprobación del cumplimiento de las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como del pago de los créditos fiscales causados y que, de no hacerlo, se entenderá que han pasado a ser propiedad del Fisco Federal. En los casos en que no pueda realizarse la notificación en forma personal; no se hubiera señalado domicilio o el señalado no corresponda a la persona, la notificación se efectuará por estrados en la aduana.*

*Párrafo reformado DOF 31-12-1998, 09-12-2013*

*Tratándose de mercancías explosivas, inflamables, contaminantes o corrosivas, así como de mercancías perecederas o de fácil descomposición y de animales vivos, el plazo para retirar las mercancías a que se refiere el párrafo anterior será de tres días.*

*Párrafo reformado DOF 30-12-1996. Derogado DOF 31-12-1998. Adicionado DOF 30-12-2002*

*Una vez que el Servicio de Administración Tributaria determine el destino de las mercancías que hubieran pasado a propiedad del Fisco Federal y de las que se pueda disponer de conformidad con lo establecido en el artículo 145 de esta Ley, las personas que presten los servicios señalados en los artículos 14 y 14-A de la propia Ley, deberán destruir aquellas mercancías de las cuales no disponga dicho órgano administrativo desconcentrado, para lo cual se deberá cumplir con el procedimiento que el Servicio de Administración Tributaria establezca mediante reglas. El costo de la destrucción será a cargo de las personas que la lleven a cabo.*

*Párrafo reformado DOF 30-12-1996, 09-12-2013, 25-06-2018*

*Reforma DOF 25-06-2018: Derogó del artículo el entonces párrafo cuarto*

*Reglamento de la Ley Aduanera. Artículo 62. Para efectos del artículo 32, penúltimo párrafo de la Ley, las personas que presten los servicios señalados en el artículo 14 de la Ley deberán presentar el aviso de destrucción ante la aduana en cuya circunscripción territorial se encuentre el recinto fiscalizado, con cinco días de anticipación a que se lleve a cabo la misma.*

*Efectuada la destrucción a que se refiere el párrafo anterior se deberá levantar el acta de hechos en la que se hará constar la descripción de la Mercancía destruida y el procedimiento que se realizó para su destrucción. Dicha acta será levantada por personal adscrito a la aduana que corresponda al lugar donde se encuentren las Mercancías o, en su ausencia, por el personal del recinto fiscalizado, de conformidad con las Reglas que para tal efecto emita el SAT.*

*R.G.C.E. 2.2.5. La mercancía en depósito ante la aduana que ha pasado a propiedad del Fisco Federal conforme a lo establecido en el artículo 32 de la Ley, con excepción de la señalada en el tercer párrafo de la presente regla, podrá ser*

*destinada a cualquiera de los regímenes aduaneros previstos en la Ley o en otras disposiciones jurídicas aplicables, por aquellos que fueron sus propietarios o consignatarios, para lo cual deberán presentar la solicitud de autorización para su recuperación, cumpliendo con lo establecido en la ficha de trámite 29/LA.*

*Las personas que hubieran obtenido la autorización prevista en la presente regla, contarán con el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente en que surta efectos su notificación, para retirar las mercancías del recinto fiscal o fiscalizado en el que se encuentren y presentarlas ante la aduana para su despacho, aun cuando se hubiera solicitado su transferencia al SAE, en cuyo caso, deberá cancelar parcial o totalmente los oficios de transferencia.*

*Tratándose de mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radioactivas o corrosivas, así como de animales vivos, que impliquen algún riesgo inminente en materia de sanidad animal, vegetal y salud pública, se podrá realizar el retorno de la mercancía, siempre que el interesado presente la solicitud de autorización a que se refiere el primer párrafo de la presente regla.*

*Para efectos del párrafo anterior, los interesados contarán con un plazo de 15 días, contado a partir del día siguiente en que surta*

*efectos su notificación de la autorización, para efectuar el retorno de la mercancía. La aduana deberá cancelar, en su caso, el oficio de instrucción de destrucción al recinto fiscalizado o de puesta a disposición de asignación o donación de la mercancía.*

#### Procedimiento para destruir mercancías abandonadas

*R.G.C.E. 2.2.6. Para los efectos de los artículos 32, penúltimo párrafo de la Ley y 62 del Reglamento, una vez que la aduana de que se trate, conozca y notifique la resolución que determine el destino de las mercancías no transferibles al SAE que hubieran pasado a propiedad del Fisco Federal o de las que se pueda disponer legalmente de conformidad con el artículo 145 de la Ley, las personas que presten los servicios señalados en los artículos 14 y 14-A del mismo ordenamiento, deberán en un plazo máximo de 30 días posteriores a la notificación, destruir aquellas mercancías de las cuales no vaya a disponer el Fisco Federal.*

*Para proceder con la destrucción de mercancías, el recinto fiscalizado deberá presentar el aviso de destrucción ante la ADACE, en cuya circunscripción territorial se encuentre, con 5 días de anticipación a la destrucción.*

*Efectuada la destrucción, quienes levanten el acta de hechos conforme a lo previsto en el*

*artículo 62 del Reglamento, deberán observar las formalidades para su elaboración que le sean señaladas por la aduana.*

#### Salida de mercancías cuyo plazo de abandono haya finalizado

*R.G.C.E. 2.2.9. Para los efectos del artículo 29, fracción II, de la Ley, las mercancías respecto de las cuales hayan transcurrido los plazos de abandono, podrán ser retiradas para someterse a algún régimen aduanero, en los casos que la autoridad aduanera no haya efectuado la notificación a que se refiere el artículo 32, primer párrafo, de la Ley, siempre que el propietario o consignatario de la mercancía que se presente ante el recinto fiscalizado para solicitar su salida, presente el pedimento validado y pagado con el que se destinará la mercancía a algún régimen aduanero y acredite plenamente su propiedad.*

#### *ARTICULO 33. Los plazos de abandono se interrumpirán:*

*I. Por la interposición del recurso administrativo que corresponda conforme al Código Fiscal de la Federación o la presentación de la demanda en el juicio que proceda.*

*El recurso o la demanda sólo interrumpirán los plazos de que se trata, cuando la resolución definitiva que recaiga no confirme, en todo o en parte, la que se impugnó.*

*II. Por consulta entre autoridades, si de dicha consulta depende la entrega de las mercancías a los interesados.*

*III. Por el extravío de mercancías que se encuentren en depósito ante la aduana.*

*ARTICULO 34. Cuando el recinto fiscal no cuente con lugares apropiados para la conservación de mercancías perecederas o de fácil descomposición o de animales vivos, las autoridades aduaneras procederán a su asignación, donación o destrucción dentro del plazo de tres días, contados a partir del día siguiente al que ingresen al recinto fiscal y se indemnizará al interesado en los términos que para tal efecto establezca el Reglamento.*

*Artículo reformado DOF 25-06-2018*

El Artículo 43 menciona la posibilidad que la aduana realice reconocimientos aduaneros en el recinto.

*...No será necesario presentar las mercancías ante el mecanismo de selección automatizado, en los supuestos que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, siempre que las mercancías se encuentren dentro del recinto fiscal o fiscalizado, por lo que en caso de que el mecanismo de selección automatizado determine que deba practicarse el reconocimiento aduanero, éste deberá efectuarse en el recinto correspondiente...*

*ARTICULO 135. El régimen de elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado consiste en la introducción de mercancías extranjeras o nacionales, a dichos recintos para su elaboración, transformación o*

*reparación, para ser retornadas al extranjero o para ser exportadas, respectivamente.*

*La introducción de mercancías extranjeras bajo este régimen se sujetará al pago del impuesto general de importación en los casos previstos en el artículo 63-A de esta Ley y de las cuotas compensatorias aplicables a este régimen. El impuesto general de importación se deberá determinar al destinar las mercancías a este régimen.*

*Párrafo adicionado DOF 31-12-2000*

*En ningún caso podrán retirarse del recinto fiscalizado las mercancías destinadas a este régimen, si no es para su retorno al extranjero o exportación.*

*Las autoridades aduaneras podrán autorizar que dentro de los recintos fiscalizados, las mercancías en ellos almacenadas puedan ser objeto de elaboración, transformación o reparación en los términos de este artículo.*

*Las mercancías nacionales se considerarán exportadas para los efectos legales correspondientes, al momento de ser destinadas al régimen previsto en este artículo.*

*Las mermas resultantes de los procesos de elaboración, transformación o reparación no causarán el impuesto general de importación. Los desperdicios no retornados no causarán el citado impuesto siempre que se demuestre que han sido destruidos cumpliendo con las disposiciones de control que para tales efectos establezca el Reglamento.*

*Cuando se retornen al extranjero los productos resultantes de los procesos de elaboración, transformación o reparación, en los casos previstos en el artículo 63-A de esta Ley, se pagará el impuesto general de importación.*

*Párrafo adicionado DOF 31-12-2000*

*Por los faltantes de las mercancías destinadas al régimen previsto en este artículo, se causarán los impuestos al comercio exterior que correspondan.*

*Podrán introducirse al país a través del régimen previsto en este artículo, la maquinaria y el equipo que se requiera para la elaboración, transformación o reparación de mercancías en recinto fiscalizado, siempre que se pague el impuesto general de importación y se cumplan las regulaciones y restricciones no arancelarias aplicables a este régimen.*

*Párrafo reformado DOF 31-12-2000*

*Los petrolíferos son mercancías que no podrán ser objeto de este régimen.*

*Párrafo adicionado DOF 01-06-2018*

## CONCLUSIONES

El importador o exportador debiera acercarse a los recintos fiscalizados a donde está llegando su mercancía.

Un recinto no es una empresa blindada, por el contrario, de tener una mejor relación, se pudieran tener algunas consideraciones. El peso de una llamada del importador directo pudiera tener más repercusión que el de una llamada de la agencia aduanal.

Actualmente el puerto de Manzanillo pasa por algunas situaciones que a continuación se mencionan, y teniendo eso en mente, la empresa que mantiene un comercio internacional por dicho puerto pudiera hacer mucho por agilizar la logística de su mercancía, interviniendo directamente con su recinto fiscalizado.

Los espacios en recintos y en general en el puerto de Manzanillo, ya resultan reducidos, ante el crecimiento que ha tenido el movimiento, en especial de la carga contenerizada, que es la vocación de dicho puerto.

La saturación en el puerto hace algunos años hizo que varias navieras volcaran sus actividades a Lázaro Cárdenas.

Fueron focos rojos para tomar decisiones como el crecimiento en el uso de patios externos para contenedores vacíos, la puesta en marcha del patio regulador del autotransporte, puesta en marcha de la nueva terminal especializada en contenedores.

Después de algún tiempo, cuestiones de inseguridad y políticas principalmente, aunado a algunas decisiones de la comunidad portuaria en Manzanillo, lograron traer de vuelta algunas navieras a Manzanillo.

Hace un par de meses, una línea naviera vuelve a dejar Manzanillo, nuevamente saturación en especial del recinto a donde llegaba. Ya estaban

## CONCLUSIONES

teniendo citas para carga hasta después de 3 días, al igual para solicitudes de servicios de previos.

Se habla de que los recintos deben ser responsables y conscientes en cuanto a sus capacidades, y de ser prudentes a la hora de contactar con una nueva línea naviera, asegurándose de poder cumplir con lo pactado, que fue lo sucedido en este último caso.

Y si hablamos de que el espacio está siendo un problema en el puerto, la autoridad aduanera no coopera en dar fluidez a toda la mercancía que pasó a propiedad del fisco<sup>28</sup> y que tiene años sin asignar ni destruir. Sus procesos han resultado perjudiciales teniendo a tope su 20%.

Las vialidades siguen siendo un conflicto, ya que no existe variedad de accesos al puerto y está siendo un cuello de botella que está perjudicando también al municipio, llegando momentos en que ha quedado paralizada por horas esa parte de la ciudad.

Los dos recintos fiscalizados más grandes del puerto no hacen uso del patio regulador, por lo que las unidades de autotransporte hacen fila de manera directa en la entrada del puerto, y en momentos de saturación, se han tenido filas de kilómetros y desfase de horarios hasta de 4 o 5 horas.

La función del patio regulador del autotransporte, en algunos casos no está realizando sus funciones como debería ser, falta más coordinación del puerto interior con el regulador, así como mejorar sus controles.

También en lo referente al acceso al puerto, los avances que se han tenido con el P.S.P. en cuanto al pase de acceso, próximamente vendrá a sustituir al pase de la agencia aduanal, que como medio de control, éste último no sirve de mucho, ya que son formatos en copias simples que pueden reproducirse cualquier cantidad de veces.

---

<sup>28</sup> Pp. 78, ARTÍCULO 15IV de la Ley Aduanera

## CONCLUSIONES

Anteriormente las unidades entraban a cualquier hora al puerto a cargar y había horas pico donde se acumulaban camiones, causando conflicto vial, y había otros horarios donde estaba muy tranquilo. Fue que se puso en uso las citas con horario establecido.

Ahora con el manejo de horarios, debieran adecuarlo de acuerdo con las estadísticas que cada recinto tiene de sus capacidades de carga y descarga, para evitar dejar lapsos de tiempo que estén parados, o que se les acumule las citas porque no pueden dar abasto a como ellos permiten programar.

Y es que ambas situaciones pasan actualmente, el uso de horarios distribuye la carga de trabajo, ahora es de adecuar a la realidad vigente.

En cuestión de tiempos, para la entrega de los contenedores vacíos, la naviera está usando al servicio público federal para realizar sus movimientos locales. Inicialmente están mandando hacer revisiones físicas al contenedor, para en base a eso, decidir dónde lo ocupan, causando, por un lado, mayor movimiento de la unidad y más demoras en cuanto al tiempo de la entrega, ya que no pueden tramitar maniobra para descargar el vacío, hasta que se haya definido el patio al que irá, pasando hasta horas en ese inter.

Otra vez, el tener segregados espacios para los contenedores, está pegando en la logística global y en la eficiencia del servicio público federal.

Una decisión que cambiaría mucho la realidad actual sería que la aduana trabajara las 24 horas, situación que en varios momentos se planteó, pero no se ha concretado.

En este aspecto, las agencias aduanales son las que tendrían que aplicar el mayor cambio, ya que tendrían que tener personal de guardia para los nuevos horarios, situación que pudiera no agradarles.

Actualmente el horario que marca el Anexo 4 de las R.G.C.E. como hábil para la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de personas, mercancías y medios de transporte en Manzanillo es de lunes a viernes de 8:00

## CONCLUSIONES

a 21:00 horas y sábados de 8:00 a 15:00 horas. Permitiendo salida de los recintos fiscalizados, de lunes a viernes hasta las 19:00 horas y sábados hasta las 14:00 horas

La laguna de Cuyutlán, a 10 kilómetros de Manzanillo, representa una solución a muchos de los males que aquejan actualmente al puerto. Multiplicando la capacidad del puerto actual, fuera de la urbe, es un proyecto que sigue latente, aunque ensombrecido por cuestiones ambientalistas.

La primera fase, ya realizada, dio pie a que el 23 de diciembre de 2011 se habilitara con carácter de Puerto de navegación de altura y cabotaje y adscrita a la Capitanía del Puerto de Manzanillo.

Se puede ver un video de dicho proyecto en la página web <https://youtu.be/FqYT-RXKVUM>

El puerto actualmente cuenta con 437 hectáreas, que incluyen zonas de agua, muelles y almacenamiento, con 19 posiciones de atraque; en Cuyutlán se prospectan 50 en una superficie de 1,750 hectáreas.



*Ilustración 28. Comparativa territorial actual y el proyecto de Cuyutlán*

## BIBLIOGRAFÍA

Anda Gutiérrez, C. (1999). Los nuevos puertos mexicanos. Cd. de México: Grupo Noriega Editores.

API. (2018). Tarifas. Obtenido de <https://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0000207/tarifas>

Cámara de Diputados. (1993). Ley de Puertos. Cd. de México: Secretaría de Servicios Parlamentarios.

Cámara de Diputados. (2012). ACUERDO por el que se da a conocer el procedimiento para obtener, a través de medios electrónicos, los certificados de importación y de exportación de mercancías agrícolas, pecuarias, acuícolas y pesqueras. Ciudad de México: Diario Oficial de la Federación.

Cámara de Diputados. (2018). Ley Aduanera. Cd. de México: Diario Oficial de la Federación.

Christopher, M. (2000). Logística, aspectos estratégicos. Cd. de México: Limusa.

García Alba, P., & Reyes Cordoba, B. (1993). Métodos de Investigación II. Xalapa: Secretaría de Educación y Cultura.

López Ayllón, S. (1997). El futuro del libre comercio en el continente americano. Cd. de México: UNAM.

Luna Castillo, A. (1996). Metodología de la Tesis. México: Trillas.

Organización Marítima Internacional. (2014). Enmiendas al convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (convenio SOLAS), 1974, enmendado. Londres: OMI.

Pérez Manríquez, J. L., Partida Sánchez, J. J., & Herrera Mendoza, S. (1993). Verificación de averías en contenedores. Veracruz, Ver.: S.C.T.

## BIBLIOGRAFÍA

- Ponce, A. R. (2000). Derecho aduanero mexicano. Cd. de México: Ediciones fiscales ISEF.*
- SCT. (2008). Programa de Desarrollo de la Infraestructura Marítimo Portuaria. México: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.*
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2016). Acuerdo por el que se dan a conocer las resoluciones de las enmiendas al convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (convenio SOLAS), 1974, enmendado. Cd. de México: Diario Oficial.*
- UNCTAD. (1995). Informe de la secretaría de la UNCTAD. Ginebra: Naciones Unidas TD/B/CN.4/48.*
- UNCTAD. (1996). Organización y Gestión de los Puertos. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Ginebra: Naciones Unidas. TD/B/CN.4/GE.1/6.*
- UNCTAD. (2018). Informe sobre el Transporte Marítimo 2017. Génova: Naciones Unidas. UNCTAD/RMT/2017.*

## ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1 TÉRMINOS DE LÍNEA	19
ILUSTRACIÓN 2. EJEMPLO DE E.I.R	21
ILUSTRACIÓN 3. EJEMPLO DE E.I.R.	22
ILUSTRACIÓN 4. INFORMACIÓN BÁSICA DEL CONTENEDOR	22
ILUSTRACIÓN 5. . INFORMACIÓN COMPLETA DEL CONTENEDOR	23
ILUSTRACIÓN 6. TARJA	24
ILUSTRACIÓN 7. TARJA DIGITAL	24
ILUSTRACIÓN 8. CONCENTRADO DE TARJAS	25
ILUSTRACIÓN 9. INFORMACIÓN SOBRE RECEPCIÓN DE VACÍOS	26
ILUSTRACIÓN 10. PASE DE ACCESO PARA ENTREGA DE CONTENEDOR VACÍO	27
ILUSTRACIÓN 11. PASE DE UNIDAD DE TRANSPORTE	28
ILUSTRACIÓN 12. GAFETES DE P.S.P.	29
ILUSTRACIÓN 13. SOLICITUD DE PASE DE ACCESO DE P.S.P.	30
ILUSTRACIÓN 14. PATIO DE CONTENEDORES	31
ILUSTRACIÓN 15. UBICACIÓN DE CONTENEDORES	33
ILUSTRACIÓN 16. BAHÍAS EN EL PATIO DE CONTENEDORES	35
ILUSTRACIÓN 17. LISTADO DE CARGA DE LA NAVIERA	36
ILUSTRACIÓN 18. MANIFIESTO DE CARGA PELIGROSA	36
ILUSTRACIÓN 19. CARTA DE CONEXIÓN	37
ILUSTRACIÓN 20. CARTA DE REFRIGERADO	37
ILUSTRACIÓN 21. PASE DE ACCESO AL RECINTO FISCALIZADO	39
ILUSTRACIÓN 22. PASE DE SALIDA DE RECINTO FISCALIZADO	40
ILUSTRACIÓN 23. ÁREA DE SERVICIOS	48
ILUSTRACIÓN 24. RECONOCIMIENTO PREVIO	50
ILUSTRACIÓN 25. ESTIBAS EN BUQUE	54
ILUSTRACIÓN 26. POSICIONES EN BARCO	55
ILUSTRACIÓN 27. UBICACIÓN DE CONTENEDORES EN BUQUE	56
ILUSTRACIÓN 28. COMPARATIVA TERRITORIAL ACTUAL Y EL PROYECTO DE CUYUTLÁN	109

## TABLAS

TABLA 1. ÍNDICE DE RENDIMIENTOS EN OPERACIÓN DE BUQUE EN MANZANILLO	16
TABLA 2. TÉRMINOS DE LOS FLETES MARÍTIMOS	19
TABLA 3 PRIMEROS RECINTOS FISCALIZADOS EN MÉXICO	69
TABLA 4. COMPARATIVA HISTÓRICA DE MOVIMIENTO DE T.E.U.'S MANZANILLO - NACIONAL	70