

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y SOCIALES



**“DETERMINACIÓN DE LA BASE GRAVABLE PARA EL PAGO DE
APROVECHAMIENTOS EN RECINTO FISCALIZADO”**

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN IMPUESTOS

PRESENTA

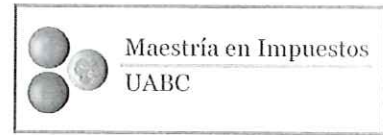
JHOANY IVAN LOZANO LOAIZA

ENSENADA, B.C.

17 SEPTIEMBRE 2019

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y SOCIALES

MAESTRIA EN IMPUESTOS



VOTOS PROBATORIOS

Por este conducto doy mi voto aprobatorio para que el **JHOANY IVAN LOZANO LOAIZA**

con el tema **"DETERMINACION DE LA BASE GRAVABLE PARA EL PAGO DE APROVECHAMIENTOS EN RECINTO FISCALIZADO"**.

para obtener el GRADO de Maestro en Impuestos.

Sin otro particular por el momento, agradezco de antemano las atenciones que se sirva brindar al presente, quedando de usted.

Ensenada B.C., a 15 de Octubre 2019.

Director del trabajo terminal


MI SANTIAGO ALEJANDRO ARELLANO ZEPEDA
PRESIDENTE

Sinodo


MC MARIA DEL MAR OBREGON ANGULO
SECRETARIO

Sinodo


DRA. LIZZETTE VELSASCO AULCY
VOCAL

Agradecimientos

A mi esposa e hija

Por su apoyo incondicional durante el tiempo que estuve cursando este posgrado ya que para todos fue un sacrificio el no poder pasar tiempo con ustedes mientras estudiaba, pero que fueron mi impulso y motor para poder alcanzar esta meta en mi crecimiento profesional.

A mi madre

Que con sacrificios hizo todo lo que estaba en sus manos para que siguiera cursando mis estudios, le doy las gracias por todo su apoyo incondicional y que ese sacrificio que hizo, hoy dan sus frutos, que han hecho de mí una persona profesionalista.

A mis maestros

Dra Virginia G. Lopez Torres y M.I. Santiago Alejandro Arellano Zepeda, quienes con su experiencia y consejos me están permitiendo obtener este grado en mi carrera profesional.

Resumen

Actualmente existen en México 16 terminales portuarias según información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las cuales operan como recintos fiscalizados y que tienen obligaciones fiscales en materia de comercio exterior. En el presente trabajo se analiza un estudio de caso de la terminal portuaria de contenedores ubicada en la ciudad de Ensenada, B.C, la cual tiene una problemática en cuanto al pago de aprovechamientos por los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior que presta la compañía. Aprovechamiento que se encuentra plasmado en el artículo 15 fracción VII de la ley aduanera, la problemática consiste en la interpretación que le dan los usuarios y la autoridad fiscal al fundamento legal que se menciona. Se desarrolla una investigación no experimental con base a la obtención de datos mediante una entrevista realizada a personal de la terminal portuaria de contenedores. De la entrevista realizada se encontró que claramente existe una mala interpretación de las autoridades fiscales al considerar que el pago del aprovechamiento debe ser por todos los servicios que presta la terminal portuaria y no solo por los que menciona la ley aduanera que son los servicios de manejo, almacenaje y custodia.

Abstrac

There are currently 16 port terminals in Mexico according to information from the Secretary of Communications and Transportation, which operate as controlled areas and have fiscal obligations in foreign trade. This paper will analyze a case study of the container port terminal located in the city of Ensenada, BC, which has a problem regarding the payment of taxes for the services of handling, storage and custody of foreign trade merchandise provided by the company, which is embodied in article 15 of the customs law, the problem consists in the interpretation given by users and the fiscal authority to the legal basis mentioned. A non-experimental

investigation was developed based on obtaining data through an interview with personnel of the container port terminal. From the interview, it was found that there is clearly a misinterpretation from the tax authorities when considering that the payment of taxes applies to all the services provided by the port terminal and not only for those mentioned in the customs law which are handling , storage and custody.

Contenido

Resumen.....	3
Abstrac	3
Introducción	1
Planteamiento y Definición del problema.....	2
Definición del problema.....	2
Justificación.....	4
Objetivos de la investigación	4
Objetivo general	4
Objetivos específicos	4
Capítulo I Marco teórico	5
1.1 Orígenes del Comercio Exterior.....	5
1.1.1 Los griegos.....	6
1.1.2 Los romanos.....	7
1.1.3 Los fenicios.....	8
1.1.4 Las Ligas de Ciudades Comerciales.....	8
1.1.5 Antecedentes del Comercio Exterior en México	10
1.1.6 La evolución de las Aduanas en México.....	14
1.1.7 Aduanas y mundialización	18
1.2 Marco Conceptual	18

1.3 Marco Legal	20
1.4 Marco Contextual	34
1.5 Revisión de Literatura	35
Capítulo II Metodología	43
2.1 Paradigma o enfoque de la investigación	43
2.2 Método de investigación	44
2.3 Diseño de la investigación	44
2.3.1 Tipo de Investigación	44
2.4 Delimitación	44
2.4.1 Delimitación de la investigación espacial	45
2.4.2 Delimitación de la investigación demográfica	45
2.5 Sujetos de estudio	45
2.6 Instrumento de recolección de datos	46
2.6.1 Diseño de instrumento	46
2.7 Población y muestreo	46
Capítulo III Resultados	46
3.1 Análisis de Resultados	46
3.2 Discusión	53
Capítulo IV Conclusiones y Recomendaciones	53
4.1 Conclusiones	53

4.2 Recomendaciones.....	55
Referencias.....	56
Anexos.....	58

Índice de tablas

Tabla 1. Servicios considerados por la autoridad como parte de la base gravable del pago de aprovechamientos.....	47
Tabla 2. Servicios considerados por la compañía como parte de la base gravable del pago de aprovechamientos.....	47
Tabla 3. Aprovechamiento determinado por la autoridad vs el determinado por la compañía....	48

Introducción

A raíz del surgimiento de la globalización y de las nuevas prácticas en el comercio internacional, así como de las formalidades legales en el intercambio comercial entre países; las aduanas han jugado un rol fundamental en este escenario, que ha estado por mucho tiempo enfocado en la recaudación de impuestos, rol que ha ido cambiando y que, sin dejar de ser entidad recaudadora, tiene la función de controladora y facilitadora de la trayectoria de la mercancía.

El comercio exterior en México implica las importaciones y exportaciones de mercancías, y para esto se tienen que regir y regular por una serie de lineamientos legales en el país. La importación de mercancías requiere de una logística muy eficiente, que optimice los recursos de la empresa, hacer llegar los insumos a la planta al menor costo; tener la pieza o mercancía en la bodega en el momento que se requiera para que la empresa comercializadora del producto no se vea afectada en el proceso de su operación.

Dentro de esta logística que hace eficiente el proceso del producto requerido, se encuentra el recinto fiscalizado, tema que es parte principal de este trabajo, debido a que no es muy conocido, hace que sea un tema de gran interés. El recinto fiscalizado puede operar en un puerto, aeropuerto, o en una terminal ferroviaria.

En el presente trabajo de investigación se darán a conocer las obligaciones que en materia aduanera tienen los recintos fiscalizados, pero principalmente se enfocará en una de ellas, que es el pago del 5% de aprovechamientos por los ingresos obtenidos por la prestación de servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior (Ley Aduanera).

Planteamiento y Definición del problema

Considerando lo que se mencionó en el párrafo anterior, este tema es importante e interesante, debido a que la ley aduanera no es clara en cuanto a cuales son los ingresos que se deben de considerar como base para el pago de este aprovechamiento, o qué debe entenderse por “manejo, almacenaje y custodia”, y esto deja a muchas interpretaciones tanto de las autoridades como de los contribuyentes, generando inconformidades entre ambas partes.

Cabe mencionar que el 25 de Junio de 2018 el SAT público en el DOF el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Aduanera, en el cual están modificando el Art 15 fracción VII que es el fundamento para el pago de este aprovechamiento, para que con esta reforma se logre separar cuales ingresos si conforman la base para el cumplimiento de esta obligación y cuáles no.

Definición del problema

Ante la figura de Recinto Fiscalizado y a las obligaciones fiscales que en materia de comercio exterior están sujetos, la Ley Aduanera en su Art 14 menciona que el manejo, almacenaje y custodia de las mercancías de comercio exterior compete a las aduanas.

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.

Una de las obligaciones que en materia de comercio exterior tienen los recintos fiscalizados, es el pago del 5% por los servicios de manejo almacenaje y custodia de mercancías. (Ley Aduanera art 15 fracción VII)

Además los particulares también pueden celebrar contratos de cesión parcial de derechos, con las administraciones portuarias integrales, para la prestación de servicios portuarios que les permitirá el uso, aprovechamiento, explotación, protección, para poder realizar actividades como operador portuario.

Dicho esto se está frente a dos panoramas, el primero es la concesión que otorga el SAT a particulares para que presten únicamente los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías y por el cual el particular deberá pagar un aprovechamiento del 5% por los ingresos obtenidos.

El segundo panorama es el contrato de cesión parcial de derechos que celebran las administraciones portuarias integrales con los particulares, el cual permite a los recintos fiscalizados tener el uso, aprovechamiento y explotación del área cedida dentro de un recinto portuario y al mismo tiempo cederlo la realización de la prestación de servicios portuarios, giro principal de estas compañías.

Por lo anterior el presente trabajo se realiza para definir qué ingresos formarán parte de la base gravable para el pago de aprovechamientos, tomando en cuenta los dos panoramas anteriores. Ya que las autoridades fiscales en sus facultades de comprobación han resuelto que los demás ingresos por servicios portuarios que prestan las Terminales Portuarias también forman parte de esta base gravable.

Considerando que el concepto de Almacenaje va ligado al manejo de las mercancías (es decir, moverlas de un lugar a otro) y de su guarda y custodia por un tiempo, se entiende que es un servicio intrínseco.

Justificación

La importancia de este trabajo es para demostrar que las autoridades fiscales no están determinando de manera correcta los ingresos que están sujetos al pago de aprovechamientos.

Lo que ha llevado a que se determinen créditos fiscales a este tipo de contribuyentes por una supuesta omisión de ingresos, generando costos fiscales muy elevados.

Cabe mencionar que este tipo de empresas particulares concesionadas, prestan una gran variedad de servicios de carga y descarga de mercancías, servicios de logística, etc.; porque su giro comercial así se los permite.

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Determinar por medio de un estudio de caso los ingresos que forman parte de la base gravable para el pago del 5% de Aprovechamientos, mediante un análisis de las leyes fiscales vigentes para aquellos contribuyentes que estén bajo esta figura y también para aquellos que estén interesados en integrarse a este tipo de giro comercial.

Objetivos específicos

Describir la figura de Recinto Fiscalizado, así como sus derechos y obligaciones fiscales en materia de comercio exterior.

Explicar las ventajas o beneficios que tienen este tipo de empresas que obtienen concesiones por parte del gobierno.

Desarrollar un trabajo que sirva de guía para aquellos contribuyentes que se encuentren bajo este giro, para que puedan estar preparados en caso de alguna revisión por parte de las autoridades fiscales.

Capítulo I Marco teórico

1.1 Orígenes del Comercio Exterior

Una de las primeras causas que dieron lugar al intercambio de mercaderías y servicios fue la desigualdad en la distribución de recursos naturales, las diferencias humanas principalmente en lo relativo a habilidades, la división y la especialización del trabajo, así como las ventajas comparativas de los pueblos o naciones y la necesidad de obtención de bienes que no podían producir o producían de manera muy costosa las naciones. Así, al perfeccionarse y facilitarse los medios de transporte y de comunicación, el comercio se fue ampliando y evolucionando, desde el primitivo comercio de los pueblos de la antigüedad, hasta el desarrollado y ágil comercio contemporáneo electrónico. Esta evolución significó una ampliación del comercio en el volumen de los intercambios y extensión de la zona geográfica de influencia de dichos intercambios. Cuando la zona de intercambio sobrepasó las fronteras nacionales apareció como necesidad natural el comercio internacional. (Enciclopedia Jurídica Omeba, 1955, pp 305 y 321) De esta forma, con el intercambio comercial, también se incrementaron y surgieron nuevas necesidades de los pueblos y naciones quienes empezaron a buscar nuevas formas de desarrollo económico mediante el intercambio de sus productos.

Así, al surgir el intercambio de productos surgen las aduanas, mismas que nacen como una necesidad de control y de cobro de tributos, por lo que la historia de las aduanas es paralela a la historia del comercio exterior, adecuándose aquéllas a las necesidades y requerimientos de los pueblos y del comercio en las diferentes épocas y naciones, continuando con las mismas funciones sustantivas hasta nuestros días sólo modificándose su prioridad de acuerdo a cada necesidad de control y seguridad y de política comercial en turno, hasta llegar a los Estados

modernos. Las aduanas por tanto surgen mucho antes que innumerables figuras jurídicas, marítimas y mercantiles que hoy conocemos, incluso nacen como institución mucho antes que el concepto de nación, de soberanía, de Estado y de la división de poderes.

En este contexto, el primer tipo de comercio que existió fue el terrestre; sin embargo, el comercio fluvial y marítimo pronto llegó a ser el más importante en la época antigua, lo cual explica la infinidad de instituciones jurídicas marítimas que han trascendido hasta nuestros días, y de las cuales muchas se incorporaron al Derecho Aduanero. De igual forma, no es extraño que dentro del mundo antiguo se considere a los pueblos mesopotámicos, egipcios, fenicios, griegos, romanos, las ligas de ciudades, así como Arabia, La India y España, como algunos de los más importantes pioneros del comercio exterior, como veremos con algunos de ellos enseguida:
(Carvajal Contreras,1995,pp 48-54)

1.1.1 Los griegos.

El gran desarrollo que la cultura helénica ya había logrado, aproximadamente por el siglo VI a. de C., les llevó a prestar mayor atención a la navegación y al comercio que los fenicios venían desarrollando y a participar más activamente en sus relaciones comerciales con Cártago. Por ello no es de sorprender que fue precisamente como resultado de problemas de competencia comercial que se entablaron varias guerras entre estos pueblos, que culminaron con la derrota de Cártago en el siglo V a. de C. a manos de los griegos. Este fue el punto de partida para la expansión de la dominación griega por todo el mundo hasta entonces conocido. Aristóteles ya aseguraba que el Estado debe conocer el valor de las exportaciones e importaciones para basar en estos datos la política financiera. Asimismo, para los griegos, la aduana era el órgano que manifestaba el poder soberano del Estado sobre las mercancías que se pretendía introducir en la ciudad, pues el hecho de la entrada era el acto gravado con el tributo aduanero, y esa constante se

refleja a lo largo de los tiempos en los distintos países que aplican los derechos de aduana, dándole incluso, por excepción fines extra-fiscales a estos derechos, por ejemplo, por motivos de orden público o para levantar barreras de carácter religioso o político, indicando la falta de una verdadera política aduanera. (Sánchez, 1974, pp 26-29)

No obstante, después de tres siglos de dominio en el comercio internacional, los griegos fueron desplazados de su lugar de potencia marítima por el emergente poder romano. Hecho éste, marcado por las guerras grecorromanas del siglo II a. de C. que sin embargo, llevó a los griegos a tener un lugar especial en la historia de la humanidad más que por el arte del comercio, por las tradiciones y cultura que difundieron.

1.1.2 Los romanos.

Se considera a los romanos como los primeros constructores de excelentes caminos para fines militares, obras que también fueron usadas como grandes rutas comerciales. En muchos países de Europa todavía es posible ver las ruinas de algunos de estos caminos. Además de las rutas terrestres, también desarrollaron las marítimas. Contaban con una impresionante flota de galeras para transportar las mercancías desde sus colonias hasta Roma y viceversa. Los Códigos Teodosianos y Justinianos contienen disposiciones relativas al tráfico. En el esplendor de su imperio, controlaban toda Europa occidental incluyendo las islas británicas, el medio oriente y la parte norte de África. La capital del Imperio Romano más que un centro productor era un centro de intercambio de los diferentes productos del imperio que ahí afluían y desde allí se distribuían.

En Roma antigua, es muy probable que al igual que las ciudades griegas, se recaudaban derechos de aduanas en los puertos y en los límites de su territorio, sobre todo desde que el comercio exterior fue lo suficientemente importante para hacerlos lucrativos. En Roma encontramos el "*portorium*", cuya mención más antigua se remonta al año 580 a. de C. y se dice

se creó con la fundación de Ostía por el rey Anco Marcio. El vocablo tenía un sentido más amplio que los “derechos de aduanas” que hoy conocemos, pues comprendía tres tributos que en la actualidad distinguimos: *derechos de aduanas*, es decir, los tributos que se pagan por la entrada o salida de mercancías de un territorio aduanero; *los arbitrios*, que eran tributos pagados en la entrada en una ciudad por géneros que se quieren introducir en ella; y *el peaje*, como cantidad a pagar por transitar por ciertos caminos, puentes, etcétera. Los “portoria” romanos, posiblemente tengan el mismo origen que el de los derechos griegos, es decir, se trataba de presentes ofrecido al rey para obtener el permiso de comerciar en el país o para atravesarlo con las mercancías. Así, los “*Vectigalia*” era la denominación que recibía el conjunto de impuestos y se consideraba sinónimo de “tributo”, pero a medida que la imposición se perfeccionaba y se diversifica se comienza a poner el término “*tributum*” a los demás vectigalia de los cuales el más importante era el “portorium”, llegándose a identificar ambos términos en el Bajo Imperio. (Sánchez, 1974, pp. 30 y 31)

En la época imperial se vio un perfeccionamiento de la organización aduanera y el territorio del Imperio, con excepción de Egipto, Siria e India, fue dividido en circunscripciones aduaneras que englobaban varias provincias.

1.1.3 Los fenicios.

Por su parte, los fenicios llegaron a dominar el comercio desde las costas del Mar Mediterráneo hasta las costas occidentales del norte de África y las costas europeas; extendiendo su dominio inclusive hasta las costas del Mar Báltico.

1.1.4 Las Ligas de Ciudades Comerciales.

Durante las últimas etapas de la edad media, el comercio comenzó a florecer nuevamente. En ello jugó un papel muy importante el surgimiento de las ligas ciudades. El objeto principal de

estas asociaciones de urbes mercantiles fue la autoprotección, a través de la protección de sus naves y rutas comerciales en contra de los ladrones, piratas y de la nobleza feudal.

Hubo varias ligas: Liga Renana, Liga Suabia y otras; pero la más importante fue la Hanseática. Esta liga probablemente fue fundada por las ciudades alemanas de Hamburgo y Lubeck e incluía un gran número de las ciudades más importantes de esa nación. Esta liga llegó a ser tan poderosa como un estado, mantuvo un ejército y fuerza naval; entró en guerra con otras naciones y realizó acuerdos de paz con ellas, en ocasiones imponiendo sus condiciones. Mantuvo además enviados diplomáticos y cónsules entre otros países para agilizar sus transacciones comerciales. También concedía préstamos a gobiernos que la favorecían por medio de concesiones especiales, exenciones o monopolios en las áreas de pesca, minería, manufacturas y agricultura. De la misma manera estableció fábricas y puestos de operaciones para la actividad mercantil en diversas ciudades de Europa.

En su tiempo, esta liga dominó el comercio en el Mar del Norte y en el Mar Báltico. Fue una gran influencia en el desarrollo en Europa y fue también un elemento muy activo y efectivo en la transición del feudalismo al renacimiento. Las cruzadas, pero sobre todo las pugnas entre las diversas ciudades que la integraban, así como la consolidación de los gobiernos de los estados alemanes, la llevaron a su desintegración. En relación con esta época se hace referencia a que la intensificación del tráfico por mar hace florecer las ciudades italianas, y al extenderse este tráfico con las cruzadas hacia el oriente y ante la necesidad de dirimir controversias entre los comerciantes, aparecen los Cónsules y Tribunales marítimos como el de Amalfi (Italia) cuyas sentencias derivadas de los conflictos comerciales con Oriente en el siglo X se compilaron en las Tablas de Amalfi. (Cervantes Ahumada, 1987, p. 20) De esta misma época destacan las Partidas del Rey Alfonso X (1266) y los Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla (1566).

1.1.5 Antecedentes del Comercio Exterior en México

Ahora mencionaremos algunos antecedentes del comercio exterior de México, con el propósito de dar una idea general de la regulación del mismo desde la época colonial hasta antes de la etapa independiente. (Tardiff Guillermo, 1968)

1.1.5.1 Etapa Prehispánica.

En esta época existía una intensa actividad comercial entre los pueblos mesoamericanos; tenían, además del trueque, sistemas de valor y medida que se empleaban para el intercambio de mercancías. Tal como ahora utilizamos billetes, monedas y cheques, entonces se usaban pequeños carrizos rellenos de polvo de oro, plumas de aves preciosas y semillas de una cierta especie de cacao, los cuales eran reconocidos y aceptados en toda Mesoamérica. Los tianguis o plazas de mercadeo estaban sujetos a reglamentos estrictos, cuyo cumplimiento era vigilado por inspectores especiales. Las culturas dominantes, como la mexica, exigían a los pueblos sojuzgados el pago de tributos e imponían una organización del comercio a grandes distancias, organización que resultó vital para la sociedad precortesiana. El comerciante que recorría largas distancias era llamado entre los mexica “pochteca”, él era quien intercambiaba los productos de la región con los de otros pueblos situados más allá de las fronteras del estado mexica. Así, en México Tenochtitlan podían adquirirse pescados y mariscos frescos de la zona del Golfo o textiles y plumajes del área del Petén. El esplendor del mercado de Tlatelolco, por ejemplo, fue registrado en las crónicas de los conquistadores hispanos, como Bernal Díaz del Castillo.

1.1.5.2 Etapa Colonial.

El comercio entre España y la Nueva España se efectuó principalmente a través de la Casa de Contratación de Sevilla. Ésta tuvo su origen el 10 de enero de 1503, en principio fue una empresa particular de los reyes católicos con el objeto primordial de salvaguardar la

administración de la participación que a ellos les correspondía por la personal aportación del patrimonio que hicieron al descubrimiento del nuevo mundo; posteriormente se convirtió en una especie de ministerio que se dedicaba a la administración de todo el comercio entre la Metrópoli y la Nueva España. Adicionalmente tenía otras atribuciones como armar embarcaciones, planear y autorizar las expediciones y flotas que partían para América, investigar, enseñar y difundir conocimientos marítimos y de navegación, vigilar y reglamentar el tráfico transmarino, imponer y recabar los impuestos y derechos que el tráfico originaba, así como controlar y fiscalizar el comercio y la navegación entre España y las Indias. Así, la formalización del comercio de España con sus colonias, comenzó con la expedición de las reales cédulas de 1509, 1514, 1531 y 1535, que legitimaban el monopolio mercantil de ésta con los territorios recientemente conquistados.

En el Virreinato de la Nueva España se estableció el llamado derecho de *almojarifazgo* el cual fue cobrado en los puertos por la extracción o introducción de mercancías, el cual fue confirmado por los reyes cristianos, aunque con el nombre de *portazgo*. La relevancia de este tributo fue de tal magnitud que la corona española dictó sobre la materia numerosas cédulas reales, decretos y ordenanzas, desde 1532 a 1817, mismas que regulaban la entrada y salida de mercancías; incluso ya se habla de franquicias diplomáticas por la introducción de mercancías.

En 1551, en Veracruz, se inició la edificación de las primeras instalaciones portuarias, sin embargo debido a los constantes ataques de los barcos piratas ingleses y franceses a los puertos de Veracruz, Acapulco y Campeche, fue que en 1597 se dispuso que los oficiales a cargo de la Casa de Contratación se trasladaran a la Banda de Buitrón, lugar situado frente a San Juan de Ulúa, hecho que permitió que en 1601, por órdenes de Felipe II, se instalara la Aduana de Veracruz en tierra firme. Posteriormente, en 1647, el Rey Felipe IV vio la necesidad de que la

ciudad contara con una aduana cerrada donde fueran captados todos los productos que entraban al puerto. El Virrey Casafuerte expidió en 1728 una cédula a fin de que ninguna de las mercancías que ingresaban al puerto de Veracruz pudiera bajarse a tierra sin el consentimiento del oficial de justicia o regidor. La pena por incumplimiento era el decomiso de los productos, y en 1795 fue constituido el Consulado de Comerciantes de Veracruz, primera asociación gremial de este ramo, cuyos miembros contribuyeron a realizar mejoras al puerto y a la ciudad.

Por otra parte, el comercio con Oriente se inició en la segunda mitad del siglo XVI, cuando se instituyó la ruta mercantil entre Acapulco y Manila. En el Puerto de Acapulco el tráfico comercial se llevaba a cabo mediante esporádicas ordenanzas y cédulas reales, elaborándose en 1702 el primer reglamento para el tráfico comercial entre Filipinas y la Nueva España., no obstante que ya en 1593, la Real Cédula de Felipe II ordenaba restringir el volumen de la carga comercial para limitar las mercancías no filipinas —los llamados “productos de la China”—, procurando así evitar daños al comercio español. Cabe recordar que las Islas Filipinas formaban parte también del Virreinato de la Nueva España. Dado que en el Puerto de Manila no se efectuaba ningún control de los embarques, la revisión aduanal se realizaba en Acapulco, habiendo datos del establecimiento de la Real Aduana del Puerto de Acapulco alrededor del año de 1776.

Las estrictas limitaciones que España impuso, como prohibir el comercio con los demás países, propiciaron el contrabando y la piratería, no sólo de los extranjeros sino inclusive por parte de los nacionales. Esto hizo necesario que los barcos mercantiles fueran escoltados por barcos militares y debido a la carencia de flota militar, el comercio se restringió a determinadas temporadas, permitiéndose los monopolios del monarca en principio, y posteriormente del estado. El exceso de regulación del comercio de España con la colonia tuvo principalmente tres

objetivos: a) monopolizar el comercio para los nacionales de España, b) proteger de los riesgos naturales a dicho monopolio, y c) impedir que fuese presa de los barcos enemigos que surcaban el Atlántico. Ello llevó a entorpecer el comercio entre metrópoli y su colonia, además de que estaba prohibido intercambiar una gran variedad de mercancías.

Existían dos clases de comercio en la Nueva España, el que provenía de la metrópoli y el que provenía de otras tierras americanas. De la metrópoli a Nueva España generalmente venían artículos de primera necesidad, como harina de trigo, aceite, vino, ropas, caballos y armas; de Nueva España hacia España lo que más se llevaba era oro, plata, perlas y algunas piedras que se tomaron entonces como esmeraldas.

Con el advenimiento de la Casa de Borbón al trono de España en el siglo XVIII, Carlos III se percató que la política comercial que había llevado la Corona Española había representado un perjuicio para la Hacienda Real, e intenta corregirla con la asesoría de su ministro de Comercio y Moneda, Bernardo Ward. La situación es desastrosa, pues decide instalar una política más liberal para el comercio de España con sus colonias, pero sin abandonar el principio del monopolio de la metrópoli. Así liberalizó el comercio, habilitando nueve puertos más en España y otros tantos en las colonias americanas y derogando muchos de los gravámenes que se consideraban más perjudiciales.

El Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a las Indias del 12 de Octubre de 1778, se caracterizó por tener como objetivo liberar el comercio, pero por otra parte, se continuó con la política de protección a los productores y agricultores de la Península Ibérica. Debido a estas nuevas disposiciones se creó la Compañía de Filipinas en 1785 para mejorar el comercio entre Filipinas y las otras provincias españolas. Sin embargo, el plan de liberalización del comercio propuesto por Bernardo Ward nunca llegó a ponerse en práctica, no obstante que la

tercería que España había realizado entre el comercio de sus colonias fue eliminado en 1774, quedando subsistentes dos de los más importantes tributos que existían en ese tiempo: el almojarifazgo y la alcabala. Estas ideas se conjuntaron junto con otras para provocar el movimiento de independencia de México.

Con la muerte de Carlos III en 1788 se detiene esta política liberalizadora reduciéndose el volumen del comercio a tal grado que la Casa de Contratación de Sevilla terminó por desaparecer en 1790. En 1811 se autorizó el tráfico comercial marítimo en el puerto de Guaymas, y en 1814 las cortes españolas lo habilitaron para el comercio nacional y en 1823 se estableció la aduana marítima.

1.1.6 La evolución de las Aduanas en México

La actividad aduanal en México se inició apenas consolidada la Conquista. El meticuloso control que ejercía la Corona española en la vida económica de todas sus posesiones fue particular sobre las mercancías que llegaban del Nuevo Mundo. Incluso se crearon instituciones, como la Casa de Contratación, en 1540, encargada de fiscalizar el tránsito de bienes y personas entre la metrópoli y sus colonias. Su edificio se ubicó frente a la Plaza de Santo Domingo y la gran cantidad de carruajes que se estacionaba en la zona, a la espera de que los oficiales de la aduana revisaran sus mercancías, provocaba problemas de tránsito a los habitantes del centro de la Ciudad de México (Mazín, 2000). Producto también de las actividades aduanales, en los portales de la plaza aparecieron escribanos expertos en redactar pagarés y cartas de porte; y a pesar de que la aduana funcionó hasta 1887, la actividad de los escribanos aún pervive, pero ya modernizada.

Durante el primer periodo del Virreinato, el comercio entre las colonias americanas fue obstaculizado por diversas leyes y restricciones, debido a que la política era que los productos

debían pasar siempre por los puertos españoles. Con la imposición del almojarifazgo impuesto aduanal por excelencia, de entre 5 y 7 por ciento, con el cual se gravaba a las mercancías que entraban y salían de cada colonia y el derecho de avería, impuesto para cubrir los gastos para la protección de las mercancías contra el pillaje, durante el trayecto se desalentaba a los productores y comerciantes, que de por sí tenían que pagar otros impuestos, como la alcabala aplicado a toda compra-venta y la sisa que se cobraba por usar los patrones oficiales de pesos y medidas.

A lo largo de las reformas fiscales que efectuó la dinastía borbónica entre 1760 y 1808, el panorama cambió: se derribaron las barreras arancelarias entre las posesiones españolas, con lo cual se activó la economía regional y el intercambio económico; sin saberlo, la monarquía fomentó el contacto ideológico entre las colonias, que ya gestaban sus luchas de independencia.

Tras la Independencia, el mantenimiento del control de los puertos, sobre todo de las aduanas, era prioritario desde la perspectiva económica. Casi de manera exclusiva el comercio exterior del país, en 1821, se realizaba por el puerto de Veracruz, aun cuando desde 1820 se habían habilitado varios puertos para el comercio con España, que mantuvo relaciones comerciales con México de hecho era el socio comercial más importante en ese periodo. Se estableció entonces un solo derecho de 25% proveniente de la hacienda pública mediante el sistema de aforo; esto es, del valor de la mercancía fijado en el arancel. (Barney, 2007)

Las importaciones de México eran, en su mayoría, de bienes de consumo, sobre todo textiles, y muy pocos bienes de producción.

Asimismo, las exportaciones se centraron en materias primas: metales, minerales y tinturas vegetales; esta situación fue similar durante todo el siglo XIX. El comercio exterior

proporcionaba casi 50% del ingreso federal y por esta razón fue de suma importancia el control de las aduanas durante la Reforma y en los inicios del siguiente siglo.

1.1.6.1 Del siglo XX al XXI

El proteccionismo estatal no ha sido privativo de los gobiernos posrevolucionarios, pues durante el régimen de Porfirio Díaz, mediante elevados aranceles, se favoreció a ciertos sectores, como el textil y el del acero. Como explica Graciela Márquez: “En los años noventa [1890], José Y. Limantour, secretario de Hacienda de 1893 a 1911, consolidó una política arancelaria favorable a una sustitución de importaciones por la vía de la reducción de tasas a materias primas y bienes de capital, y su aumento a bienes finales”.(Márquez, 2001) En 1916, en plena Revolución, se publicó la tarifa de aranceles, con la que “se redujeron los gravámenes a los artículos de primera necesidad y se aumentaron para los artículos de lujo”.(Lerman,1989) En ese mismo estudio se muestra cómo de 1910 a 1911 el ingreso por aranceles representaba, en promedio, 45% de los ingresos totales; mientras que de 1918 a 1929 fue de 19%. Márquez analiza los factores que determinaron el crecimiento económico del país en este breve periodo, entre los cuales están los aranceles como un instrumento más. Lerman señala que en 1910-1911, 55.3% de las importaciones venía de Estados Unidos y 42 % de Europa; de las magras exportaciones, 77% se dirigía hacia el primer país y 21.5% hacia el continente europeo.

La agilización o la posibilidad de la planeación de trámites aduanales dependían del movimiento de las mercancías y sus puntos de entrada o salida. La aduana, desde entonces y como parte de la consolidación del Estado nacional, tuvo un papel relevante para la protección y el fomento de la industria nacional mediante las barreras arancelarias, limitando las importaciones y estimulando con ello la producción interna. Cuando los aranceles no fueron suficientes para contener las importaciones, lo cual sucedió en 1956, se implantó el permiso

previo de importación. (Barney) Después, en 1961, con el objetivo de tener un sistema arancelario más congruente, se adoptó la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas.

Las aduanas de nuevo deberían cambiar. Entre los decenios de 1970 y 1980, las tarifas arancelarias se redujeron entre 0 y 35 por ciento. Para 1981 se buscaba la promoción de la industria maquiladora y las empresas fueron agrupadas en el Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX); es decir, se restablecieron normas de valoración de las mercancías y se redefinieron los regímenes aduaneros. También, con esta Ley Aduanal de 1981 se simplificó la estructura administrativa.

En 1995, cuando la crisis motivó un tropiezo en el crecimiento económico del país, la dirección de la economía no estaba en duda y continuaron los cambios para orientarla hacia el exterior. En 1996 se reformó la Ley Aduanera; más que relaborar las reglas fiscales para lograr eficacia en la recaudación o en algún otro tipo de fallas, se adecuó a lo requerido en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Un cambio notorio, cuya exigencia tenía como objetivo la agilización de las aduanas, fue la introducción del sistema de revisiones aleatorias, pues al aumentar el tránsito del comercio era imposible la revisión física de todo. También se reforzó el control de los agentes y apoderados aduanales. Las reformas posteriores a la Ley Aduanera fueron en el sentido de analizar y fortalecer los mecanismos que permitieran combatir la evasión en el pago de contribuciones, el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias y, en general, el fraude aduanero, que representa una competencia desleal para la industria nacional y el comercio formal, así como daños al erario público. En 1997 se creó el Servicio de Administración Tributaria (SAT), organismo público autónomo desconcentrado que no es un organismo gubernamental, al cual quedó adscrita la Administración General de Aduanas.

1.1.7 Aduanas y mundialización

1.1.7.1 La unión europea

En enero de 1993, los países que pertenecen a la Unión Europea tuvieron tres clases de mercados: el nacional, el exterior y el interior (o comunitario). Este último se basaría en cuatro tipos de libertades: de mercancías, de personas, de servicios y de capitales. La evolución del proceso ha implicado, por ejemplo, que en enero de 2002 estos mercados contaran con una moneda única, el euro. El tema central era entonces la creación de la Unión Aduanera Comunitaria, cuya estructuración se comenzó a gestar desde enero de 1958 y se concluyó en 1993.

En el Tratado de la Comunidad Europea se define en qué consiste y cuáles características tiene la Unión Aduanera. Entre los principios más importantes destacan: la prohibición de todos los derechos aduaneros entre los integrantes se aplica a todas las mercancías tanto de exportación como de importación y la adopción de un arancel aduanero común en sus relaciones con terceros países; es decir, que apliquen el mismo arancel a las mercancías. Además, se considera una política comercial común, la uniformidad en la legislación aduanal desde 1994 en los procedimientos, la documentación aduanal, las medidas de liberalización y las políticas de exportación y protección comercial. Por último, se establece un sistema de recursos propios, que se inserta en la recaudación comunitaria al Presupuesto Comunitario y se aplica y regula de manera específica.

1.2 Marco Conceptual

A continuación se mencionaran algunas definiciones que forman parte del presente trabajo de investigación.

Recinto Fiscal

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.

Recinto Fiscalizado

El Recinto Fiscalizado se refiere a un lugar administrado por particulares dónde el Servicio de Administración Tributaria otorga 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.

De lo anterior identificamos que el recinto fiscal es aquel lugar donde las autoridades aduaneras realizan actividades de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, su fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas. Y el recinto fiscalizado es aquel lugar otorgado en concesión por el Servicio de Administración Tributaria a particulares que deben ser personas morales, y que deberán realizar las actividades de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en los inmuebles colindantes a un recinto fiscal.

Puerto

Se refiere a 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.

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.

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.

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.

1.3 Marco Legal

El presente capítulo abarca temas que son de gran importancia en la presente investigación y que están relacionados con las obligaciones que en materia aduanera tienen los recintos fiscalizados, así como su definición.

Ley Aduanera

Artículo 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.

El Servicio de Administración Tributaria podrá autorizar la entrada al territorio nacional o la salida del mismo por lugar distinto al autorizado, de mercancías que por su naturaleza o volumen no puedan despacharse conforme a lo establecido en el párrafo anterior, o bien, por eficiencia y facilitación en el despacho de las mercancías.

Artículo 13. El transbordo de las mercancías de procedencia extranjera de una aeronave o embarcación a otra sin haber sido despachadas, se deberá realizar bajo la responsabilidad de la empresa transportista, siempre que se cumplan los requisitos que establezca el Reglamento.

Artículo 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.

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.

Artículo 14-B. Los particulares que obtengan la concesión o autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías en los recintos fiscalizados, conforme a los artículos anteriores, deberán cumplir con las obligaciones establecidas en esta Ley y mantener los medios de control que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, así como efectuar el pago del aprovechamiento a que se refiere la fracción VII, del artículo 15 de esta Ley, el cual deberá enterarse independientemente del aprovechamiento o derecho al que, en su caso, estén obligados a pagar por el uso, goce o aprovechamiento de los inmuebles del dominio público.

Las remuneraciones por la prestación de estos servicios se fijarán entre las partes, cuando los mismos sean prestados por particulares. En el caso de la transferencia de mercancías de un almacén a otro, las partes estarán a lo dispuesto por la fracción VI del artículo 15 de esta Ley.

Artículo 14-C. El Servicio de Administración Tributaria podrá autorizar a las personas morales constituidas conforme a la legislación mexicana para prestar los servicios de carga,

descarga y maniobras de mercancías en el recinto fiscal. Las empresas que deseen prestar estos servicios deberán solicitar la autorización y cumplir los requisitos y condiciones que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

Las empresas autorizadas deberán cumplir con los lineamientos que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscal y de las mercancías de comercio exterior.

Artículo 14-D. Las personas que tengan el uso o goce de un inmueble, dentro de la circunscripción de cualquier aduana, podrán solicitar al Servicio de Administración Tributaria la habilitación de dicho inmueble para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración. El inmueble habilitado se denominará recinto fiscalizado estratégico. El interesado deberá cumplir con los requisitos que exija el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, para asegurar el interés fiscal.

Para que proceda la autorización a que se refiere este artículo, se deberá acreditar ser persona moral constituida de conformidad con las leyes mexicanas, su solvencia económica, su capacidad técnica, administrativa y financiera, así como la de sus accionistas, estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, y cumplir con los requisitos que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas. A la solicitud deberán anexar el programa de inversión, la documentación con la que acredite el legal uso o goce del inmueble, que el inmueble cumple con requisitos de seguridad, control, vías de acceso y demás condiciones que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

La autorización se podrá 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 dos años de la autorización y se sigan cumpliendo los requisitos previstos para su

otorgamiento, así como de las obligaciones derivadas de la misma. En ningún caso, el plazo original de vigencia o de la prórroga de la autorización será mayor a aquél por el que el autorizado tenga el legal uso o goce del inmueble.

Las personas que obtengan la autorización a que se refiere este artículo, serán responsables de administrar, supervisar y controlar dicho recinto fiscalizado, cumpliendo con los lineamientos que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscalizado y de las mercancías de comercio exterior, sin perjuicio del ejercicio de facultades de la autoridad aduanera; poner a disposición de las autoridades aduaneras las instalaciones previamente aprobadas por dichas autoridades para las funciones propias del despacho de mercancías, y las demás que deriven de esta Ley, así como cubrir los gastos que implique el mantenimiento de dichas instalaciones; adquirir, instalar y poner a disposición de las autoridades aduaneras el equipo que se requiera para agilizar el despacho aduanero y los sistemas automatizados para el control de las mercancías, personas y vehículos que ingresen o se retiren del recinto fiscalizado.

Las personas que obtengan la autorización a que se refiere este artículo, no estarán sujetas al pago del aprovechamiento a que se refiere el artículo 15, fracción VII de esta Ley.

El Servicio de Administración Tributaria cancelará la autorización a que se refiere este artículo conforme al procedimiento previsto en el artículo 144-A de esta Ley, a quienes dejen de cumplir los requisitos previstos para el otorgamiento de la autorización, incumplan con las obligaciones previstas en esta Ley o la autorización o incurran en alguna causal de cancelación establecida en esta Ley o en la autorización, tomando las medidas necesarias en relación con la operación de los particulares que cuenten con autorización para destinar mercancías al régimen de recinto fiscalizado estratégico.

Artículo 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:

Garantizar anualmente, en los primeros quince días del mes de enero, el interés fiscal en una cantidad equivalente al valor promedio de las mercancías almacenadas durante el año de calendario anterior, o bien celebrar contrato de seguro que cubra dicho valor. En este último supuesto, el beneficiario principal deberá ser la Secretaría, para que en su caso, cobre las contribuciones que se adeuden por las mercancías de comercio exterior. Una vez cubiertas las contribuciones correspondientes, el remanente quedará a favor del beneficiario.

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.

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.

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.

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:

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.

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.

En la fecha que se instruya al recinto fiscalizado la destrucción de las mercancías

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.

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.

No podrá ser objeto de compensación el almacenamiento, manejo y custodia de mercancías objeto de procedimientos competencia de autoridades distintas de la aduanera.

Permitir el almacenamiento y custodia gratuita de las mercancías, de conformidad con lo siguiente:

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.

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

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.

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.

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.

Reglamento de la Ley aduanera

Artículo 9. Para efectos del artículo 10 de la Ley, son lugares autorizados para realizar:

La entrada o salida de Mercancías del territorio nacional: las aduanas, secciones aduaneras, aeropuertos internacionales, cruces fronterizos autorizados, puertos y terminales ferroviarias que cuenten con servicios aduanales, y

Maniobras a que se refiere el primer párrafo del artículo 10 de la Ley:

En tráfico marítimo y fluvial: los muelles, atracaderos y sitios para la carga y descarga de Mercancías de importación o exportación que la autoridad competente señale de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables;

En tráfico terrestre: los almacenes, y demás lugares adyacentes a las oficinas e instalaciones complementarias de la aduana de que se trate y que la Autoridad Aduanera señale para ello conforme a su infraestructura;

En tráfico aéreo: los aeropuertos declarados como internacionales por la autoridad competente, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, y

En tráfico ferroviario: las vías férreas y demás lugares adyacentes a las oficinas e instalaciones complementarias de la aduana de que se trate y que la Autoridad Aduanera señale para ello, conforme a su infraestructura en coordinación con otras autoridades competentes.

Tratándose de caso fortuito, fuerza mayor o causa debidamente justificada, las Autoridades Aduaneras podrán habilitar, por el tiempo que duren las citadas circunstancias, lugares de entrada, salida o maniobras distintos a los señalados en este artículo, los cuales se harán del conocimiento a las demás autoridades competentes y a los interesados.

Ley de Puertos

La presente Ley es base fundamental en la presente investigación ya en ella se regula lo que viene siendo la actividad portuaria, y que dicha actividad corresponde a la nación por ser materia de Comunicaciones y Transportes. Esto de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 89 fracción XIII en concordancia con el Artículo 27 párrafos quinto y sexto de nuestra Constitución Federal, que menciona que es facultad y obligación del Presidente de la Republica habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación, pues tales bienes son considerados de la nación.

Artículo 1. 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.

Los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, destinados por el Ejecutivo Federal a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de México, se regirán por las disposiciones aplicables en la materia.

Artículo 2. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

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.

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.

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.

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.

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.

Artículo 3. Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a estos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

Artículo 5. Corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

Los puertos y terminales de uso público cuyas obras se construyan en virtud de concesión serán habilitados una vez cumplidos los requisitos establecidos en los títulos correspondientes.

Artículo 7. Las secretarías de Desarrollo Social y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitarán y determinarán, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes del dominio público de la federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas. Dicho acuerdo deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, dentro de los treinta días siguientes a la propuesta de la Secretaría debidamente requisitada en los términos del reglamento aplicable.

Artículo 9. Los puertos y terminales se clasifican en:

Por su navegación en:

De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales.

Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en:

Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo.

Artículo 10. Las terminales, marinas e instalaciones portuarias se clasifican por su uso en:

Públicas, cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante.

Artículo 40. Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo.

Artículo 44. La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.

Los servicios portuarios se clasifican en:

Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje;

El servicio de pilotaje se regirá por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y Reglamentos aplicables.

Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y

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

Artículo 49. Los administradores portuarios, los operadores de terminales, marinas e instalaciones y las empresas de prestación de servicios portuarios podrán realizar las operaciones que les correspondan con equipo y personal propios; mediante la celebración de contratos de carácter mercantil con empresas cuyo objeto social incluya ofrecer los servicios a que se refiere la fracción III del artículo 44 y cuenten con trabajadores bajo su subordinación y dependencia

dotados de los útiles indispensables para el desempeño de sus labores; o con otros prestadores de servicios portuarios.

1.4 Marco Contextual

Según cifras de la Asociación de Terminales y Operadores Portuarios (ATOP), en México operan al menos 24 compañías, tanto nacionales como extranjeras que manipulan la carga en los puertos mexicanos, siendo las empresas transnacionales las que concentran el mayor número de operaciones.

Entre las principales compañías está Hutchison Port Holdings Group (HPH), SSA México, Ocupa, Cice, IPM, Altamira Terminal Portuaria (ATP), TPP, Contecon, TMAZ, Terminal Internacional de Manzanillo (TIMSA), Cooper T. Smith de México (CTS) y APM Terminals, filial de la naviera número uno en todo el mundo, Maersk Line, que comenzará sus operaciones en la segunda Terminal Especializada de Contenedores en Lázaro Cárdenas.

HPH, el operador portuario más importante en México, tiene presencia en puertos como: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Ensenada, y cuenta con una capacidad de operación que hasta 2008 alcanzaba 1 millón 750 mil TEUs (contenedor de 20 pies) y a nivel global registraba en 2011 alrededor de 92 millones de TEUs (contenedor de 20 pies).

Por lo que el contexto del presente trabajo abarcará la ciudad de Ensenada Baja California ya que en ella se encuentra la única terminal portuaria en todo el estado. Por otro lado existe la terminal de Long Beach en California, que desde ya hace varios años opera a su máxima capacidad. Lo que hace que la terminal portuaria de Ensenada se vuelve una atracción para el arribo de mercancías y que desde aquí empiece su distribución, ya que los costos de transportes son menores que en Estados Unidos.

1.5 Revisión de Literatura

En el presente capítulo se mostrarán algunas tesis que tienen relación con la presente investigación, debido a que es un estudio de caso no hay mucha información sobre estudios previos para la figura de recinto fiscalizado, pero si algunas opiniones que pueden ser valiosas para la problemática de esta investigación.

A continuación se muestran las siguientes tesis emitidas por Tribunal Colegiado de Circuito y la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

Época: Décima Época

Registro: 2003211

Instancia: Primera Sala

Tipo de Tesis: Aislada

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Libro XIX, Abril de 2013, Tomo 1

Materia(s): Administrativa

Tesis: 1a. LXXXVI/2013 (10a.)

Página: 957

ADMINISTRADORAS PORTUARIAS INTEGRALES. SU FINALIDAD.

De las disposiciones de la Ley de Puertos y de su exposición de motivos, se advierte que la descentralización de los puertos derivó de la ineficiente administración y operación del extinto órgano desconcentrado Puertos Mexicanos, pues existían subsidios cruzados, multiplicidad de trámites, coordinación deficiente entre las autoridades y una carga excesiva para una sola entidad que no permitía la prestación de los servicios en términos benéficos para los usuarios, al carecer

de flexibilidad para responder a sus necesidades. Para modificar dicha situación, se creó la figura de las Administradoras Portuarias Integrales (APIs), la cual permitiría redefinir el papel del Gobierno Federal en materia portuaria al asumir sólo funciones de carácter normativo y de planeación, conducción, coordinación y orientación de la actividad comercial. Así, la finalidad del otorgamiento de la concesión a las APIs fue descentralizar la administración que ejercía Puertos Mexicanos respecto de los puertos a nivel nacional y otorgar la administración integral de un puerto o grupo de puertos sólo a una sociedad, con autonomía operativa y financiera respecto de las actividades relativas a la construcción, planeación, promoción, fomento, vigilancia y seguridad del puerto que le corresponde, así como lograr un único interlocutor con el Estado, lo que facilita el manejo y control del puerto; **de igual forma, se pretendió que las APIs no siempre se encarguen de operar las terminales y prestar los servicios, por ello en el título de concesión se les podría obligar a que realicen esas actividades a través de terceros, mediante la celebración de contratos de cesión parcial de derechos que se adjudican por concurso, por estimarse más conveniente que las APIs se dediquen a funciones administrativas para lograr una mayor competencia y eficiencia en el puerto.** De manera que cuando se otorga una concesión para la administración integral de un puerto, la API será la única concesionaria e interlocutora con el Estado y, por lo tanto, la operación del puerto se realiza a través de los contratos de cesión parcial de derechos. En cambio, en aquellos casos en los que no se haya otorgado una concesión para la administración integral de un puerto a una API, la administración y operación del puerto se realizan mediante el régimen ordinario de concesiones y permisos, en cuyo caso, podrán coincidir dos o más concesionarias.

Amparo directo en revisión 3630/2012. Pescados Industrializados, S.A. de C.V. 13 de febrero de 2013. Cinco votos. Ponente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Secretaria: Rosa María Rojas Vértiz Contreras.

Época: Décima Época

Registro: 2005160

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Tipo de Tesis: Aislada

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación

Libro 1, Diciembre de 2013, Tomo II

Materia(s): Administrativa

Tesis: XI.1o.A.T.14 A (10a.)

Página: 1092

ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES. CONSTITUIDAS COMO SOCIEDADES ANÓNIMAS DE CAPITAL VARIABLE, PUEDEN CELEBRAR CONTRATOS DE CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS Y OBLIGACIONES PARA PRESTAR EN ALGUNA TERMINAL PORTUARIA LOS SERVICIOS COMO OPERADOR DE ÉSTA QUE SE MENCIONAN EN EL ARTÍCULO 44, FRACCIONES II Y III, DE LA LEY DE PUERTOS.

Las administraciones portuarias integrales constituyen empresas de participación estatal mayoritaria en términos del artículo 30 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, al tener por objeto la atención de una de las áreas prioritarias a que se refiere el artículo 6o. del propio ordenamiento, establecidas de acuerdo con los preceptos 25, 26 y 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, como es la administración integral de los servicios portuarios, lo que se corrobora con el título de concesión que para ese efecto otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y con el artículo séptimo transitorio de la Ley de Puertos, que establece la facultad del Gobierno Federal para constituir sociedades mercantiles de participación estatal mayoritaria, con la finalidad de reorganizar el sistema portuario nacional. **En estas condiciones, la concesión de dicha actividad constituye una forma por la que, sin comprometer la administración pública centralizada directa, el Estado ejerce la función pública sin perder el control y rectoría conforme a sus facultades. Por tanto, las administraciones portuarias integrales constituidas como sociedades anónimas de capital variable, pueden celebrar, con otra empresa, contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones para prestar en alguna terminal portuaria los SERVICIOS como operador de ésta que se mencionan en el artículo 44, fracciones II y III, de la Ley de Puertos, como realizar maniobras de recepción, carga/descarga, llenado/vaciado, almacenamiento y despacho de carga general y contenerizada o no, en el que se incluyen transferencia de bienes o mercancías de buque a patio o viceversa, y de patio a transporte terrestre o viceversa, así como los servicios de acarreo y cualesquiera otras maniobras y demás actividades propias de la terminal, conforme a la Ley de Puertos, su reglamento, contrato de cesión y reglas de operación.**

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIAS ADMINISTRATIVA Y DE TRABAJO
DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 772/2012. L.C. Terminal Portuaria de Contenedores, S.A. de C.V. 23 de mayo de 2013. Unanimidad de votos. Ponente: Hugo Sahuer Hernández. Secretario: Juan Carlos Sierra Zenteno.

Época: Décima Época

Registro: 2003911

Instancia: Primera Sala

Tipo de Tesis: Aislada

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Libro XXII, Julio de 2013, Tomo 1

Materia(s): Administrativa

Tesis: 1a. LXXXVII/2013 (10a.).

Página: 543

**ADMINISTRADORAS PORTUARIAS INTEGRALES. CONTRAPRESTACIONES QUE
REGULA LA LEY DE PUERTOS.**

La Ley de Puertos contempla tres diferentes tipos de contraprestaciones: 1) la que la Administradora Portuaria Integral (API) paga al Gobierno Federal por la concesión de la administración integral del puerto; 2) **la que los terceros operadores pagan a la API con base en los contratos de cesión parcial de derechos que celebran;** y, 3) **la que dichos terceros cobran a los usuarios de los servicios.** En los términos del artículo 37 de la Ley de Puertos, la contraprestación que la API paga al Gobierno Federal por la concesión de la administración

integral del puerto no está sujeta a la Ley Federal de Derechos, sino al pago de un **"aprovechamiento"** *determinado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a propuesta de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con base en el valor comercial de los bienes de dominio público de la Federación concesionados y la potencialidad económica del puerto durante el plazo de la concesión.* Lo anterior, en virtud de que, en los términos del artículo 3o. del Código Fiscal de la Federación, el Estado recibe ingresos por funciones de derecho público que le corresponden originariamente al Gobierno Federal, tales como la planeación, desarrollo, promoción, administración, vigilancia y seguridad de un puerto, las cuales son funciones públicas que van más allá de la mera explotación directa de los bienes de dominio público que integran el puerto y que forman parte de la concesión para la administración integral de un puerto otorgada a una API, quienes también tienen a su cargo otras actividades que pueden ceder a terceros, relacionadas con la construcción, manutención y administración de la infraestructura portuaria, **y la prestación de los servicios correspondientes.** Por lo tanto, sus funciones no pueden equipararse a una concesión sólo para la explotación de bienes de dominio público. En esa medida, los contratos que celebran las APIs con terceros para la operación del puerto no pueden desvincularse del régimen de las APIs y las contraprestaciones que, a su vez, el Gobierno Federal les cobra a éstas, pues las APIs no sólo están obligadas a proporcionar toda una serie de servicios al Gobierno Federal en relación con el puerto que les fue concesionado, sino que también deben cubrir todos los costos de dichos servicios con los recursos que obtengan, y además, pagar al Gobierno Federal el aprovechamiento que establece el artículo 37 de la Ley de Puertos, el cual está relacionado con el valor comercial de los bienes concesionados. ***De ahí que la contraprestación que se pacte en los contratos de cesión parcial de derechos a favor de las APIs debe estar vinculada a dichos costos, y relacionarse con el valor de los bienes concesionados.*** Lo cual es corroborado por la

Ley Federal de Derechos, ya que no prevé el pago de una contraprestación por la administración integral de un puerto, y en su artículo 205, dispone expresamente que los derechos previstos en la misma no se causarán cuando el uso o aprovechamiento del puerto de que se trate hayan sido concesionados a un administrador integral portuario. *Finalmente, en relación con la contraprestación que pagan los usuarios, la Ley de Puertos permite que los precios y tarifas que los operadores cobran a los usuarios se fijen libremente, atendiendo a la oferta y la demanda, en el entendido de que la Secretaría está obligada a emitir bases de regulación tarifaria, la cual estará vigente en tanto no existan las condiciones para que el mercado fije los precios, los cuales además se sujetan a la Ley Federal de Competencia Económica.*

Amparo directo en revisión 3630/2012. Pescados Industrializados, S.A. de C.V. 13 de febrero de 2013. Cinco votos. Ponente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Secretaria: Rosa María Rojas Vértiz Contreras.

Nota: Por resolución de 29 de mayo de 2013, pronunciada por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de Nación en el expediente de aclaración de sentencia en el amparo directo en revisión 3630/2012, se aclaró la tesis aislada 1a. LXXXVII/2013 (10a.), que aparece publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, Libro XXII, Tomo 1, julio de 2013, página 542, para quedar en los términos que aquí se establece.

Época: Décima Época

Registro: 2003210

Instancia: Primera Sala

Tipo de Tesis: Aislada

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Libro XIX, Abril de 2013, Tomo 1

Materia(s): Constitucional

Tesis: 1a. LXXXIX/2013 (10a.)

Página: 955

ADMINISTRADORAS PORTUARIAS INTEGRALES. LA POSIBILIDAD QUE FIJEN LAS CONTRAPRESTACIONES QUE OBTENGAN POR LA CELEBRACIÓN DE CONTRATOS DE CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS DERIVADOS DE SU TÍTULO DE CONCESIÓN, NO VULNERA EL ARTÍCULO 28 CONSTITUCIONAL.

Si bien el artículo 38 de la Ley de Puertos dispone que la administración integral de un puerto podrá concesionarse en su totalidad a una sola sociedad mercantil, lo que excluye el otorgamiento de otras concesiones para el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público en el mismo puerto, y ocasiona que los terceros que deseen usar, aprovechar o explotar dichos bienes sólo puedan hacerlo mediante la celebración de contratos de cesión parcial de los derechos derivados del título de concesión y el pago de la contraprestación ahí establecida, ello no implica una facultad a favor de las Administradoras Portuarias Integrales (APIs) para fijar arbitrariamente el monto de dicha contraprestación, ya que las establecidas en los contratos deben vincularse a los aprovechamientos que deben pagar las APIs al Gobierno Federal por el otorgamiento de la concesión, los cuales se fijan con base en el valor comercial de los bienes concesionados y la potencialidad económica del puerto, dado que las concesiones para la administración integral de un puerto implican funciones públicas que van más allá de la explotación directa de los bienes de dominio público que integran el puerto, como son la planeación, el desarrollo, la promoción, la administración, la vigilancia y la seguridad de un puerto, **así como otras actividades que pueden cederse a terceros**, relacionadas con la construcción, manutención y administración de la infraestructura portuaria, **y la prestación de los servicios correspondientes**. De ahí que la

posibilidad de que las APIs obtengan contraprestaciones por la celebración de contratos de cesión parcial de derechos derivados de su título de concesión, no vulnera el artículo 28 constitucional; lo anterior es así, porque las citadas contraprestaciones no se rigen por la Ley Federal de Derechos, *sino por un régimen especial establecido en la Ley de Puertos, que atiende a las características de la concesión de que se trata*. Además, porque en términos del artículo 59 de la Ley de Puertos, las contraprestaciones se sujetan a la Ley Federal de Competencia Económica, por lo que los cesionarios pueden solicitar un dictamen a la Comisión Federal de Competencia si consideran que aquéllas no se adecuan a los parámetros establecidos en la ley o en el título de concesión. Sin dejar de mencionar que, por ley, debe constituirse un comité de operación, en el que participarán la API correspondiente, los terceros que tienen celebrados contratos de cesión de derechos con ella, los representantes de los usuarios y las autoridades, para revisar y emitir recomendaciones en relación con el funcionamiento y la operación del puerto, incluyendo los conflictos entre aquélla y los prestadores de servicios.

Amparo directo en revisión 3630/2012. Pescados Industrializados, S.A. de C.V. 13 de febrero de 2013. Cinco votos. Ponente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Secretaria: Rosa María Rojas Vértiz Contreras.

Capítulo II Metodología

El presente trabajo de investigación se lleva a cabo mediante el método cualitativo por lo que a continuación se muestra la opinión de autores en cuanto a la investigación cualitativa.

2.1 Paradigma o enfoque de la investigación

El paradigma de esta investigación es cualitativo, de acuerdo con Bello, Villalobos y Vélez, sostiene que un paradigma, es un conjunto de creencias y actitudes, una visión del mundo que

implica explícitamente una metodología determinada, como fuente de métodos, problemas y normas de resolución aceptados por una comunidad científica.

2.2 Método de investigación

El método utilizado es cualitativo inductivo, ya que se tomarán en cuenta el análisis de la obtención de información para poder llegar a una conclusión general del problema a tratar.

2.3 Diseño de la investigación

El diseño de investigación del presente trabajo es un diseño no experimental, ya que se trabajará con eventos que ya sucedieron.

2.3.1 Tipo de Investigación

El tipo de investigación se refiere a la clase de estudio que se va a realizar, orienta la manera de recoger la información o datos necesarios para responder a los objetivos de la investigación. En el caso del presente trabajo, se está considerando la investigación documental y de campo, la documental se concreta en la recopilación de información proveniente de diversas fuentes escritas y “es aquella que se basa en la obtención y análisis de datos provenientes de materiales impresos u otros tipos de documentos” (Palella & Martins, 2012, p.47)

2.4 Delimitación

Debido a que esta investigación es cualitativa, en esta parte señalaremos los documentos a revisar durante el desarrollo de la investigación son: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que en ella están los artículos 27 y 89 fracción XIII donde mencionan que es facultad y obligación del Presidente de la República habilitar toda clase de puertos como ya se mencionó en el capítulo de marco legal, además se revisará la Ley de Puertos ya que es quien regula los servicios que prestan los recintos fiscalizados que con operadores portuarios, también la Ley Aduanera que es donde está estipulado el pago del 5% de aprovechamientos por los

ingresos de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, por lo cual los particulares tienen autorización por parte del Servicio de Administración Tributaria para prestar dichos servicios.

La delimitación del presente trabajo de investigación tendrá su enfoque en México, debido a que por su ubicación marítima, México ocupa la tercera posición en el nivel mundial en longitud de litorales y cuenta con 22 puertos principales, de los cuales más del 50% se ubican en el litoral del pacífico y el resto en las costas atlánticas del Golfo de México y el Caribe.

2.4.1 Delimitación de la investigación espacial

La delimitación del presente trabajo de investigación tendrá su enfoque en México, debido a que por su ubicación marítima, México ocupa la tercera posición en el nivel mundial en longitud de litorales y cuenta con 22 puertos principales, de los cuales más del 50% se ubican en el litoral del pacífico y el resto en las costas atlánticas del Golfo de México y el Caribe.

2.4.2 Delimitación de la investigación demográfica

La delimitación del presente trabajo de investigación será la terminal de contenedores de Ensenada Baja California, por ser esta la única terminal en la ciudad.

2.5 Sujetos de estudio

El sujeto de estudio del presente trabajo de investigación son las empresas del sector portuario marítimo, dedicadas a la prestación de servicios portuarios, tales como la carga y descarga de mercancía contenerizada, carga suelta, a granel, almacenaje, etc.

2.6 Instrumento de recolección de datos

El instrumento utilizado en la presente investigación será realizar una entrevista con una persona de la terminal portuaria de contenedores, tomando el diseño de entrevista que se adecue a la investigación.

2.6.1 Diseño de instrumento

Para Denzin y Lincoln (2005, p. 643, tomado de Vargas, 2012) la entrevista es “una conversación, es el arte de realizar preguntas y escuchar respuestas”. Como técnica de obtención de datos, está fuertemente influenciada por las características personales del entrevistador. Debido a que la investigación es cualitativa la entrevista no se basará en cuestionarios cerrados, si no en entrevistas más abiertas para que se pueda profundizar más la conversación.

2.7 Población y muestreo

El presente trabajo de investigación tendrá como población a la terminal portuaria de contenedores de Ensenada, en cuanto al muestreo no habrá alguno como tal, ya que es la única terminal de contenedores en la ciudad.

Capítulo III Resultados

3.1 Análisis de Resultados

En este apartado se muestran los resultados de la presente investigación, los cuales se obtuvieron de información proporcionada por la empresa, en donde mencionan los ingresos que la autoridad fiscal está tomando como base para el pago de aprovechamientos. Así como la información obtenida mediante el instrumento de obtención de datos que fue una entrevista realizada a personal de la terminal de contenedores.

Cabe mencionar que en el desarrollo de esta investigación se revisó la ley de puertos y ley aduanera, con la finalidad de analizar los conceptos que están regulados por una y otra ley,

debido a que la ley aduanera en su artículo 15 fracción VII no es muy clara respecto de que servicios deben formar parte de la base gravable para el pago del 5% de aprovechamientos; a continuación se muestra la tabla 1 la cual contiene aquellos servicios que la empresa presta como operador portuario y que la autoridad fiscal considera que deben ser objeto para el pago del 5%, la tabla 2 muestra aquellos servicios que la empresa presta como recinto fiscalizado y para lo cual tiene una autorización por parte del SAT para hacerlo, dichos servicios son los que la empresa considera para realizar el pago del 5% de aprovechamientos.

Para poder ejemplificar en números, se toma como muestra un mes natural.

Tabla 1. Servicios considerados por la autoridad como parte de la base gravable del pago de aprovechamientos.

Cuenta	Concepto	Ingreso	Cuenta	Concepto	Ingreso
501000	Embarque/Desembarque Importación	3,497,911.00	533500	Otros Servicios Importación	34,113.21
501001	Embarque/Desembarque Exportación	4,052,896.84	533510	Otros Servicios Exportación	8,204.82
501002	Carga/Descarga Importación	960,852.38	538700	Código de Seguridad PBIP	276,988.23
501003	Carga/Descarga Exportación	1,106,770.87	540000	Reacomodos Importación	1,005,697.33
501005	Transbordo Embarque/Desembarque Importación	373,541.63	543500	Inspección Importación	806,420.26
501006	Transbordo Embarque/Desembarque Exportación	622,612.54	543502	Inspección Exportación	73,914.82
511000	Manejo Carga No Contenerizada Importación	73,456.09	543700	Inspección Otros Servicios	35,843.11
511001	Manejo Carga No Contenerizada Exportación	1,821,044.54	545500	Cargos por Administración Importación	42,369.87
513501	Almacenaje Importación	996,510.55	545502	Cargos por Administración Exportación	139,521.82
513502	Almacenaje Exportación	584,859.46	546000	Mov. Solicitados por el Consignatario Importación	132,966.12
513504	Transbordo Almacenaje Exportación	14,256.28	546002	Mov. Solicitados por el Consignatario Exportación	42,059.78
522002	Mano de obra carga no contenerizada	13,490.28	546500	Servicio de Refrigerados Importación	368,133.74
524500	Servicios a Carga Contenerizada Importación	3,037.56	546501	Servicio de Refrigerados Exportación	1,583,815.86
524504	Almacenaje CFS Importación	7,990.73	549011	Otros Ingresos	114,460.73
530900	Ingreso Arrendamiento de Equipo	28,745.20	TOTAL		\$18,822,485.65

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 2. Servicios considerados por la compañía como parte de la base gravable del pago de aprovechamientos, de acuerdo al artículo 15 fracción VII de la ley aduanera.

Cuenta	Concepto	Ingreso
513501	Almacenaje Importación	996,510.55
513502	Almacenaje Exportación	584,859.46
513504	Transbordo Almacenaje Exportación	14,256.28
524504	Almacenaje CFS Importación	7,990.73
TOTAL		\$ 1,603,617.02

Fuente: Elaboración Propia

Tomando en cuenta el comparativo anterior a continuación en la tabla 3 se muestra el aprovechamiento determinado por la autoridad y el determinado por la compañía.

Tabla 3. Aprovechamiento determinado por la autoridad vs el determinado por la compañía.

BASE PARA EL PAGO DE APROVECHAMIENTOS			
SEGÚN AUTORIDAD		SEGÚN COMPAÑÍA	
BASE	\$ 18,822,485.65	BASE	\$ 1,603,617.02
	5%		5%
APROVECHAMIENTO	941,124.28	APROVECHAMIENTO	80,180.85
APROVECHAMIENTO OMITIDO SEGÚN AUTORIDAD			
\$	860,943.43		

Fuente: Elaboración Propia

Con base en lo anterior se observa que de la interpretación que hace la autoridad al artículo 15 fracción VII de la Ley Aduanera, existe una supuesta omisión en el pago del aprovechamiento, lo cual implica un costo fiscal para este tipo de empresas que son recintos fiscalizados, además de los accesorios, así como las multas establecidas en la propia Ley Aduanera.

A continuación se muestra la entrevista realizada con personal de la terminal de contenedores de ensenada, para poder analizar si la autoridad está realizando una interpretación incorrecta a la ley aduanera.

Pregunta 1

¿Conoce usted cual o cuales de los servicios que presta la terminal de contenedores están regulados por la Ley de Puertos y cuales son regulados por la Ley aduanera?

Respuesta 1

Si, los servicios portuarios son aquellos servicios que presta la terminal y que le permiten funcionar como operador portuario, tales servicios están listados en el artículo 44 de la ley de puertos, en la ley aduanera solamente hace mención del termino servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, sin dar una clara definición de que servicios se tratan.

Posteriormente se le pidió a la persona entrevistada si podía describir algunos de los servicios que la empresa considera que se tratan de servicios portuarios, pero que la autoridad considera que forman parte de la base gravable para el pago de aprovechamientos.

Los Servicios que a continuación se mencionan se encuentran en la tabla (A).

Embarque/Desembarque corresponde a la maniobra que se hace a bordo de la embarcación para iniciar con su descarga o carga.

Carga/Descarga de un buque es lo que se conoce como una segunda maniobra y corresponde al servicio que se describe en las fracciones VIII y IX del artículo 2 del Reglamento de la Ley de Puertos, así la maniobra de CARGA es la colocación de bienes o mercancías en cualquier lugar de la parte terrestre del recinto portuario y la de DESCARGA es el retiro de bienes o mercancías

colocadas en un medio de transporte marítimo terrestre para depositarlas en cualquier lugar de la parte terrestre del recinto portuario u otros medios de transportes marítimos o terrestres.

Transbordos corresponden a la maniobra portuaria que se realiza para trasladar mercancías o personas de un buque a otro tal como se define en el punto 4.686 de la Norma Oficial de Mexicana NOM-002-SCT4-2013 terminología Marítima-Portuaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 4 de Marzo de 2014, en concordancia con los artículos 10 y 13 de la Ley Aduanera y 9 fracción II del Reglamento de la Ley Aduanera.

Manejo carga no contenerizada se trata de las maniobras que se realizan para que la carga que no está en contenedores (carga general) pueda ser objeto de carga o descarga ya que ésta se transporta de manera homogénea sin ningún tipo de empaque tal como lo refiere el punto 4.159 de la Norma Oficial de Mexicana NOM-002-SCT4-2013 terminología Marítima-Portuaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 4 de Marzo de 2014.

Mano de obra servicio que se presta a cargas contenerizadas y no contenerizadas obedecen a los servicios que de forma conexas se presta para que pueda ser realizada la carga/descarga, pues no se puede dejar de considerar que el servicio portuario materialmente se realiza sobre barcos por lo que se necesita de personas que estén abordo y en tierra para dirigir la maniobra, generalmente a estas personas se les conoce como portaloneros cuya definición es visible en el punto 4.561 de la invocada Norma Oficial de Mexicana NOM-002-SCT4-2013 y es obligatorio su estadía en la realización de la maniobra.

Servicios a Carga Contenerizada corresponde a la maniobra portuaria de trasladar la carga que se encuentra en un contenedor a una bodega tal y como se define en el punto 4.109 de la referida NOM-002-SCT4-2013.

Código de Seguridad PBIP éste no es un servicio portuario, es un servicio que el Estado Mexicano por conducto de la Dirección General de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se comprometió a prestar en el marco del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS 74) y la Resolución 2 adoptada en la Conferencia SOLAS el pasado 12 de Diciembre de 2002, ratificadas las enmiendas a dicho Convenio Internacional por nuestro país tal como se publicara en el Diario Oficial de la Federación el pasado 11 de Febrero de 2004, por lo tanto este servicio deriva de la implementación del Código de Seguridad como una regulación tarifaria impuesta por el Gobierno Federal y que deriva de un Convenio Internacional, destacando que el cobro de la CUOTA es con el fin de RECUPERAR la inversión que el Gobierno Federal se comprometió a realizar -por conducto de los operadores portuarios- en el tema de seguridad portuaria y por ende queda claro que este cobro no es por un servicio que deba ser “considerado” como manejo, lo anterior tal como se justifica con el oficio 7.3.-5168.2007 de fecha 19 de Diciembre de 2007 signado por el Director General de Puertos a través del cual se autorizó el cobro de dicha tarifa y sus reglas de aplicación; dicho concepto también está referido dentro del punto 4.190 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013.

Pregunta 2

¿Podría dar una breve descripción de que son los servicios portuarios?

Respuesta 2

Son aquellos servicios que se prestan como operador portuario que permiten la realización de actividades tales como muellaje, atraque, carga, descarga, reacomodos, etc.

Pregunta 3

¿Considera que el servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, comprende un servicio intrínseco, es decir, que no se puede prestar sin abarcar los tres conceptos que lo integran?

Respuesta 3

En realidad es un término que se maneja como uno solo en la ley aduanera, ya que no hace clara distinción de cada uno de los términos.

Pregunta 4

¿Considera que las autoridades fiscales están interpretando de manera incorrecta el artículo 15 fracción VII de la ley aduanera?

Respuesta 4

Si, como la ley aduanera no es clara en cuanto a que se considera un servicio de manejo, almacenaje y custodia, las autoridades consideran que cualquier servicio que se presta en una terminal, es un servicio de manejo, almacenaje y custodia, sin considerar que adicional estos también se prestan servicios portuarios que es el principal giro de este tipo de empresas.

Pregunta 5

¿Cree conveniente que el gobierno deba otorgar algún incentivo para este tipo de empresas que son operadores portuarios?

Respuesta 5

Si, ya que las obligaciones que se deben cumplir son muchas y los incentivos nulos.

Pregunta 6

¿Considera conveniente que el poder legislativo realice alguna modificación a la ley aduanera, principalmente en el artículo 15 de la fracción VII, que es donde está la obligación del pago del 5% de aprovechamientos?

Respuesta 6

Si, deberían de aclararse los términos en la ley aduanera para no entrar en confusiones tanto de autoridades como de usuarios y que estas confusiones resulten en determinaciones de créditos fiscales.

3.2 Discusión

De los resultados obtenidos se observa que la ley aduanera no menciona que debe entenderse por manejo, almacenaje y custodia, pero las autoridades fiscales consideran que los demás ingresos que presta la terminal portuaria deben de formar parte de la base gravable para el pago de aprovechamiento ya sea por simple analogía o por el simple hecho de cómo este nombrado ese ingreso, es decir de la tabla 1 existe un servicio llamado “carga/descarga importación” y dicho servicio es considerado por las autoridades para formar parte de la base gravable, ya que ellos consideran que se trata de un manejo de mercancías por lo tanto se debe de pagar un aprovechamiento, y lo que no analizan es que ese concepto este regulado en la ley de puertos en su artículo 44 fracción III, por lo que nos enfrentamos a una invasión de facultades por parte del SAT en perjuicio de la SCT.

Capítulo IV Conclusiones y Recomendaciones

4.1 Conclusiones

Derivado del análisis anterior y a la información proporcionada por la empresa se concluye lo siguiente:

Los servicios portuarios que prestan este tipo de empresas están regulados por la ley de puertos y por lo cual existe un contrato de cesión parcial derechos celebrado entre particulares y la Administración Portuaria Integral, por otro lado dichos particulares tienen una autorización

por parte del SAT para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior y por lo cual se paga un 5% de aprovechamiento, es decir son cosas muy distintas.

Dicho lo anterior, los servicios portuarios están regulados en el artículo 44 de la ley de puertos y los servicios por manejo, almacenaje y custodia están regulados en el artículo 15 fracción VII de la ley aduanera.

Es claro que en la ley aduanera no refiere expresamente lo que debe entenderse por manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior y menos que por analogía las autoridades fiscales deban considerar que todos los servicios portuarios estén ligados a los de la autorización como recinto fiscalizado, ya que de permitir se estaría ante una invasión de facultades y esferas competenciales por parte del SAT en perjuicio de la SCT, ya que tal invasión provocaría una doble tributación, pues por un lado estas empresas tienen la carga de pagar un aprovechamiento del 5% al fisco federal y por otro tienen la carga de pagar una contraprestación al gobierno federal vía Administración Portuaria Integral por los servicios portuarios que presta, tal contraprestación se establece en el contrato de cesión parcial de derechos pactado entre particulares y gobierno federal, en donde se determina que dicha contraprestación sea fija y variable, fija en razón a un monto que se cubrió al momento que un particular gana la licitación para posteriormente pagar el monto pactado año con año, y la parte variable, se pacta en función al total de contenedores operados de forma mensual por este tipo de empresas. Con lo anterior queda claro que el gobierno federal recibe ingresos por la utilización de bienes y prestación de servicios portuarios que realizan las terminales de contenedores producto de la cesión parcial recibida.

4.2 Recomendaciones

La recomendación que se hace en este trabajo de investigación es con el objetivo de que las autoridades fiscales analicen lo que menciona la ley de puertos en cuanto a la definición de servicios portuarios, que son los que prestan este tipo de empresas y que son regulados por esta ley y no por la ley aduanera. Además estas empresas cuentan con un contrato de cesión parcial de derechos celebrado con el gobierno federal y una autorización por parte del SAT para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, y que son cosas muy distintas y cada una le compete a una autoridad distinta.

Por último, lo que se pretende con esta investigación es pedir al legislador que modifique la ley aduanera y que en ella se plasme que se debe entender por manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, para así evitar confusiones y/o malas interpretaciones de la ley.

Referencias

Óscar Mazín Gómez (ed.), México en el mundo hispánico, vol, 1, Centro de Estudios Históricos, Colegio de Michoacán, Zamora, México 2000, p, 231.

Óscar Cruz Barney, “El régimen jurídico del comercio exterior de México: de la Independencia al Tratado de Libre Comercio”, Anuario Mexicano de Historia del Derecho, vol XIX, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 2007, p, 121.

Graciela Márquez, Protección y cambio institucional: la política arancelaria del porfiriato a la gran depresión, Documento de Trabajo, num. V, Centro de Estudios Económicos, El Colegio de México, México, 2001, p, 6.

Aída Lerman Alperstein, Comercio exterior e industria de la transformación en México, 1910-1920, UAM-Plaza y Valdés, México, 1989.

Óscar Cruz Barney, op, cit., p. 123.

Ley Aduanera (2018). Diario Oficial de la Federación. 25 de Junio de 2018
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/12_250618.pdf

Reglamento de la Ley Aduanera

Ley de Puertos (2018). Diario Oficial de la Federación. 19 de Diciembre de 2016
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_191216.pdf

ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA. T. III, Editorial Bibliográfica, Argentina, 1955, pp. 305 y 321.

CARVAJAL CONTRERAS, Máximo. *Derecho Aduanero*. Quinta edición, Porrúa, México, 1995, pp. 48-54.

SÁNCHEZ, Ildefonso *et al.* *Estudios Aduaneros. Concepto y Naturaleza Jurídica de las Instituciones Aduaneras*. Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, España, 1974. pp. 26-29.

SÁNCHEZ, Ildelfonso *et al.* *Op. cit.*, pp. 30 y 31.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Citado por QUINTANA ADRIANO, Elvia. “El Comercio Exterior de México, Marco Jurídico, Estructura y Política”. *Tesis de Posgrado*, UNAM, julio de 1987, p. 20.

TARDIFF, Guillermo. *Historia General del Comercio Exterior Mexicano*. Tomos I, II y III, Editorial Porrúa, México, 1968. Y Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana, A.C. *El Agente Aduanal Mexicano*, CAAAREM, México, 2003. Así como: ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS. “Historia de la Aduana México”, página red: <http://www.aduanas.gob.mx>.

Anexos

Se muestra una guía de entrevista que servirá como instrumento de recolección de datos que será aplicada a personal cercano de la terminal portuaria de contenedores.

1. ¿Conoce usted cual o cuales de los servicios que presta la terminal de contenedores están regulados por la Ley de Puertos y cuales son regulados por la Ley aduanera?
2. ¿Podría dar una breve descripción de que son los servicios portuarios?
3. ¿Considera que el servicio de manejo almacenaje y custodia de mercancías, comprende un servicio intrínseco, es decir que no se puede prestar sin abarcar los tres conceptos que lo integran?
4. ¿Considera que las autoridades fiscales están interpretando de manera incorrecta el artículo 15 fracción VII de la ley aduanera?
5. ¿Cree conveniente que el gobierno deba otorgar algún tipo de incentivo para este tipo de empresas del ramo portuario?
6. ¿Cree conveniente que el poder legislativo realice alguna modificación a la ley aduanera, principalmente en el fundamento para el pago del 5% del aprovechamiento, para que así pueda obtenerse una correcta interpretación de la misma?