



Indira de Jesús Rosales San Román

SENADORA DE LA REPÚBLICA

29 NOV 2018

SE TURNÓ A LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS

SENADOR MARTÍ BATRES GUADARRAMA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
SENADO DE LA REPÚBLICA
P R E S E N T E

INDIRA DE JESÚS ROSALES SAN ROMÁN, Senadora de la República de la LXIV Legislatura al Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II y 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 8°, numeral 1, fracción I; 164, numerales 1, 2 y 3; 169, y 172 párrafo 1, del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración del Pleno de esta Cámara, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 24 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nuestro país goza de una ubicación geográfica que le permite, a través de sus más de once mil kilómetros de litoral, tener una ventaja estratégica en su acceso a los océanos. El Golfo de México suma una extensión de 2 429km, más 865 km de litoral del Mar Caribe y el Océano Pacífico que tiene 7 828 kilómetros de litorales, hacen que México reafirme su vocación de apertura.

Dicha capacidad se potencia con la voluntad del estado mexicano en favor del libre comercio expresado en una red de 12 tratados internacionales con 44 países, lo que nos hace el segundo país con mayor apertura al comercio internacional. Actualmente, somos la décimo quinta economía mundial, en gran medida a la



Indira de Jesús Rosales San Román

SENADORA DE LA REPÚBLICA

orientación comercial que durante las últimas décadas hemos desarrollado como Nación.

El comercio exterior de México, sumando las exportaciones e importaciones, en 2017 alcanzó los 829 mil 863 millones de dólares constituyéndose como uno de los motores más vigorosos de nuestra economía y representa más del 65% del PIB nacional. Lo es, por las inversiones, crecimiento y desarrollo que genera en todo el país, permitiendo una mayor integración a los mercados de producción global.

Para ello, los puertos mexicanos han sido una pieza clave en el crecimiento económico de México. El sistema portuario nacional cuenta con 107 puertos y terminales; 54 en el Pacífico, 53 en el Golfo y el Caribe. Los más importante para el comercio son los 20 llamados grandes puertos de altura. Hay que subrayar que el 80% del comercio se realiza por la vía marítima y la capacidad de movilización y almacenaje de mercancías son elementales para aprovechar la globalización. En el Golfo y el Caribe, los puertos con mayor movimiento de contenedores son Veracruz, Veracruz con 931,812; Altamira, Tamaulipas con 647,369; Progreso, Yucatán con 67,653 y en el Pacífico Manzanillo, Colima alcanzó los 2'541,140; Lázaro Cárdenas, Michoacán 1'058,747 y Ensenada, Baja California 183,420.

Su importancia para el comercio internacional constituye una prioridad en cuanto a infraestructura para el embarque y desembarque de carga que incluyen productos petroleros, agrícolas y minerales. Se constituyen como puntos estratégicos de seguridad nacional para lograr mantener el dinamismo comercial de México. Por ello, resulta primordial para el interés nacional dotarlos de infraestructura tecnológica para la revisión de las mercancías y eliminar los obstáculos burocráticos y de trámites que limitan su eficiencia.



Indira de Jesús Rosales San Román

SENADORA DE LA REPÚBLICA

Es importante señalar que existe una competencia significativa con los puertos más próximos a nuestro país en la Unión Americana, por lo que cualquier retroceso en la coordinación de autoridades significa una pérdida de comercio para nuestra Nación.

Las operadoras de terminales de puertos más relevantes de México han señalado que los obstáculos burocráticos para la operación marítima, los excesivos trámites que se realizan y la falta de coordinación para la descarga de los contenedores dañan la eficiencia del comercio internacional de nuestro país.

En particular, la revalidación del conocimiento marítimo de embarque, ha constituido un elemento inhibitor del comercio, del desarrollo y crecimiento económico de México y constituye un lastre más ante la delicada situación de guerra comercial que el Presidente Trump ha iniciado contra México y que en el sistema portuario genera una situación de emergencia.

Sobre este tema, la ley Aduanera vigente, establece la obligación a las empresas navieras de transmitir de manera electrónica a la Aduana y a los recintos fiscalizados, antes del arribo al territorio nacional la información relativa a las mercancías, señalándose en dicho ordenamiento que los recintos fiscalizados deben entregar las mercancías para el despacho aduanero, con tan sólo entregar una copia del pedimento aduanal pagado.

No obstante lo anterior, se exige por parte de las navieras, la presentación del conocimiento de embarque revalidado (BL B= Bill ; L=Landing), con un costo que varía de 40 a 50 dólares, sin que exista un fundamento legal que sustente dicha



Indira de Jesús Rosales San Román

SENADORA DE LA REPÚBLICA

exigibilidad, habiendo quedado como una costumbre, puesto que con anterioridad, esta situación sí estaba contemplada en los referidos ordenamientos.

El conocimiento de embarque normalmente contempla mercancía que contiene un solo contenedor, lo que implica un enorme costo a los importadores considerando, que se introducen al territorio nacional vía marítima 5'430,141 contenedores.

Actualmente no hay una definición jurídica de conocimiento de embarque "revalidado (BL), ni reglamentación de dicha figura, actuación que consiste en estampar por parte de la naviera un sello en el texto del conocimiento de embarque (BL), para comprobar que ya se han hecho los pagos generados por el servicio prestado, para lo cual se hacen grandes filas y se invierte mucho tiempo, al ser una actividad que en la mayoría de las agencias navieras, se lleva a cabo en forma manual, y con posterioridad a que haya arribado el buque.

Adicionalmente al enorme costo del conocimiento de embarque revalidado que como se mencionó anteriormente, oscila entre 40 a 50 dólares por cada uno de ellos, existe una gran pérdida de tiempo en el proceso de revalidación, generándose costos innecesarios, pues se utilizan empleados cuyas actividades pueden ser optimizadas para agilizar el despacho de las mercancías, esto por las grandes filas que se hacen, y por la inversión que se genera en el trámite, puede incluso tardar un día adicional para que la mercancía quede desaduanada. Asimismo, las líneas navieras argumentan que ellos realizan una revalidación anticipada y electrónica, situación que se realiza en forma inadecuada acorde las necesidades y lineamientos existentes.



Indira de Jesús Rosales San Román

SENADORA DE LA REPÚBLICA

Aunado a lo antes expuesto, es necesario comentar que hoy en día la revalidación del conocimiento marítimo es el único proceso del despacho aduanal que no se hace de manera digital, lo que resta competitividad al comercio exterior y a los puertos, pudiendo reducir el tiempo de este proceso en un plazo de 24 a 48 horas.

Es de suma importancia comentar que hasta antes del mes de enero de 2002, la Ley Aduanera, señalaba específicamente en el artículo 36, que era obligatorio presentar junto con el pedimento aduanal, el CONOCIMIENTO MARÍTIMO DE EMBARQUE DEBIDAMENTE REVALIDADO Asimismo, las reglas de comercio exterior 1.1.1 y 2.6.2 vigentes señalaban en forma expresa que los recintos fiscales o fiscalizados, sólo podían entregar físicamente las mercancías a los consignatarios autorizados (ya sea importador, poseedor, agente aduanal o en su caso intermediario), siempre y cuando se presentará ante ellos dicho conocimiento con el requisito de la revalidación, ello en alcance a lo que a su vez disponía el artículo 15 de la citada ley aduanera.

Ante el absurdo legal que contemplaban dichos ordenamientos, por ser un supuesto que trae serias consecuencias al despacho de las mercancías, es que se levantó la voz de los usuarios del puerto, en general lográndose con ello, que desapareciera la obligación plasmada en los artículos 15 y 36 de la Ley aduanera, y por supuesto derogándose la obligación antes descrita para los recintos fiscalizados, a través de la desaparición de dichas reglas, motivado ello principalmente en el hecho mencionado, en el sentido de que el **conocimiento marítimo de embarque es un título de crédito que por su naturaleza surte efectos desde el momento en que es puesta la mercancía en el buque para su entrega al destinatario de las mismas en territorio nacional.**



Indira de Jesús Rosales San Román

SENADORA DE LA REPÚBLICA

No obstante que actualmente no existe un ordenamiento legal, ni disposición normativa que obligue a presentar el conocimiento de embarque revalidado al recinto fiscalizado, para la entrega de las mercancías, se sigue exigiendo presentar ante dichas terminales el cumplimiento de la obligación de revalidación, como se hacía hasta antes de reformarse la ley, como un uso y costumbre que sigue generando problemas serios en las operaciones en los puertos de nuestro país.

Es importante mencionar, que ante las aduanas marítimas del país, no se exige la presentación del conocimiento marítimo, pues ellos sí cumplen cabalmente la reforma a la ley, en virtud de ya no ser obligatorio, sin embargo los recintos fiscalizados y las navieras lo siguen exigiendo para la entrega formal de las mercancías.

Por todo lo anterior, es necesaria una reforma al artículo 24, fracción V de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, eliminando de su redacción la facultad de revalidación del conocimiento de embarque, pues no existe justificación legal, ni real para su subsistencia. Logrando lo anterior, se reducirán los tiempos de despachos, se harán más competitivos los puertos de nuestro país y se logrará eliminar los obstáculos al comercio exterior de México.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, presento a esta soberanía la siguiente iniciativa con:



Indira de Jesús Rosales San Román
SENADORA DE LA REPÚBLICA

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LA FRACCIÓN V
DEL ARTÍCULO 24 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS**

Artículo Único: Se reforma el artículo 24, fracción V, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para quedar como sigue:

Artículo 24.- ...

I a IV...

V. **Expedir y firmar**, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente la embarcación, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;

...

TRANSITORIOS


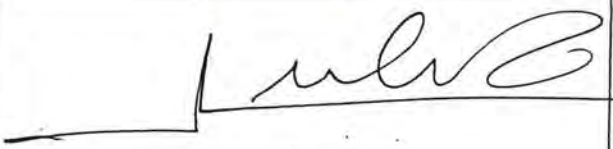


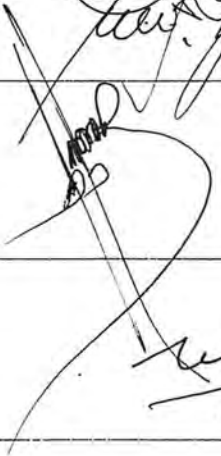
ÚNICO: El presente decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ATENTAMENTE

Dado en el salón de sesiones del Pleno del Senado de la República, a los veintidos días del mes de noviembre del año dos mil dicecicocho.

ASUNTO:

FECHA:

NOMBRE	FIRMA
Gina Andreea Cruz Blackledge	
Julian Pa	
Victor O. Santos Sr.	
Manuli Ntz. Siman	
MARCOS ANTONIO GAMA B.	
Minerva Hernandez Ramos	