



DO 25/18
29/10/18

Cap. Nav. I.M. DEM.
Jesús Ernesto Encinas Valenzuela
Maestro
Baruc de la Fuente Lozada¹

Revalidación del conocimiento marítimo de embarque

RESUMEN

La actividad comercial marítima en México representa una gran captación de ingresos y divisas para el país. El incremento en el intercambio de bienes ha logrado dar movilidad al motor económico y por ende contribuido a la generación de empleos, convirtiendo al comercio exterior en factor clave para el desarrollo nacional. Para poder lograr que el intercambio de bienes, tanto en importación como en exportación, sea eficiente, es necesario contar con un aparato administrativo que aliente las inversiones, simplifique los modelos de gestión y reduzca los procedimientos y trámites para la entrada y salida de mercancías.

Para poder lograr dicha situación, es indispensable que todos los actores portuarios con injerencia en el movimiento de cargas lleven a cabo una considerable simplificación administrativa, modernicen la forma en la que actualmente operan y reduzcan o eliminen procedimientos que no aportan mejoría en la eficiencia de los puertos.

Dentro de estos procesos, particularmente en el caso de las líneas navieras, existe la revalidación de los conocimientos de embarque o *Bill of Ladings*, (BLs) que se ha convertido en una práctica común y que anteriormente estaba normada dentro de la Ley Aduanera; sin embargo, este precepto quedó eliminado de dicha ley en el año de 2013. A pesar de ello, la práctica sigue siendo aplicada en los procedimientos administrativos implicando un incremento de los procesos administrativos y por ende de los tiempos de importación de las mercancías que arriban a los distintos puertos mexicanos.

Este documento presenta el argumento de que es necesario agilizar los procesos administrativos y un punto de vital importancia es la eliminación del conocimiento de embarque, igualmente exponer que, ante la no obligatoriedad de este instrumento, se requiere de una nueva actitud mental y moral de las navieras, como

¹ El autor es Licenciado en Derecho por la Universidad del Valle de México, cuenta con un postgrado en Comercio Internacional por la Universidad de Deusto, San Sebastián España, Maestro en Seguridad Nacional por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), actualmente es Administrador de la Aduana de Veracruz, dependiente de la Administración General de Aduanas, Servicio de Administración Tributaria (SAT).



actores principales del movimiento portuario para que en su conjunto se proyecten beneficios que den preferencia a los puertos y volverlos más competitivos.

Palabras clave: Desarrollo Nacional, simplificación de procesos administrativos, modelos de gestión, revalidación de conocimientos de embarque o BLs.

Abstract

The maritime commercial activity in Mexico represents a great collection of income and foreign currency for the country. The increase in the exchange of goods has managed to give mobility to the economic engine and therefore contributed to the generation of jobs, making foreign trade a key factor for national development. To be able to make the exchange of goods, both import and export, efficient, it is necessary to have an administrative apparatus that encourages investments, simplifies management models and reduces procedures and procedures for the entry and exit of goods.

In order to achieve this situation, it is essential that all port agents with interference in the movement of cargo carry out a considerable administrative simplification, modernize the way in which they currently operate and reduce or eliminate procedures that do not improve the efficiency of the operations. ports.

Within these processes, particularly in the case of shipping lines, there is the revalidation of bill of lading, or Bill of Ladings, (BLs), which has become a common practice and was previously regulated by the Customs Law; However, this provision was eliminated from this law in the year of 2013. Despite this, the practice continues to be applied in administrative procedures involving an increase in administrative processes and therefore in the time of importation of the goods that arrive to the different Mexican ports.

This document presents the argument that it is necessary to streamline administrative processes and a point of vital importance is the elimination of the bill of lading, also expose that, in the absence of mandatory this instrument, requires a new mental and moral attitude of the shipping companies, as main actors of the port movement so that as a whole projected benefits that give preference to ports and make them more competitive.

Key words: National Development, simplification of administrative processes, management models, revalidation of bills of lading or BLs.

INTRODUCCIÓN

El concepto de Conocimiento de Embarque o BLs fue establecido en México en el año de 1993 por la ley Aduanera y su propósito era ser un documento para el control de las mercancías extranjeras que arribaban



a territorio nacional. Pero debido a la evolución y aplicación de nuevas tecnologías en los procesos administrativos del comercio marítimo mundial y la liberación de los mercados por efecto de la globalización, este documento se ha ido convirtiendo en un lastre, más que una ayuda, para los procesos administrativos de importación y exportación en México. Las nuevas aplicaciones electrónicas de registro de mercancías y su seguimiento, han hecho que este instrumento ya no esté cumpliendo con el propósito por el que fue creado.

Ahora bien, ante esta condición hay que cuestionarse ¿Por qué se mantiene este instrumento, revalidación del conocimiento de embarque? Y ¿Dónde está la falla? En México La Administración General de Aduanas (AGA), es la autoridad encargada de velar por el correcto cumplimiento de obligaciones en materia de comercio exterior y de verificar la legal estancia y/o tenencia de mercancía de comercio exterior en México; en el año 2011, la AGA emitió un boletín informativo en el cual se establecía el Procedimiento para la Liberación de Conocimientos de Embarque, donde se obligaba a los recintos fiscalizados a **no entregar las mercancías** hasta que pudieran verificar y constatar que el Conocimiento de Embarque estuviera revalidado.

El estatuto jurídico del conocimiento de embarque

Los argumentos anteriores se sustentaban en la Ley Aduanera (LA) del año 1995² en su artículo 36, fracción I, inciso b) y 162 fracción VII que exigía para operaciones de importación de mercancías, la obligación de presentar el conocimiento de embarque debidamente revalidado, lo cual se estipulaba de la siguiente manera;

Artículo 36. Quienes importen o exporten mercancías están obligados a presentar ante la aduana, por conducto de agente o apoderado aduanal, un pedimento en la forma oficial aprobada por la Secretaría. En los casos de las mercancías sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias cuyo cumplimiento se demuestre a través de medios electrónicos, el pedimento deberá incluir la firma electrónica que demuestre el descargo total o parcial de esas regulaciones o restricciones. Dicho pedimento se deberá acompañar de:

I.- En importación

...

b) **El conocimiento de embarque** en tráfico marítimo o guía en tráfico aéreo, **ambos revalidados** por la empresa porteadora.

..."

Asimismo, el artículo 162 del propio ordenamiento de la LA vigente en 1995 establecía lo siguiente:

Artículo 162. Son obligaciones del agente aduanal:

...

VII. Formar un archivo con la copia de cada uno de los pedimentos tramitados o grabar dichos pedimentos en los medios magnéticos que autorice la Secretaría y con los siguientes documentos:

² Véase Ley Aduanera, artículo 36 publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 15 de diciembre de 1995.



...

b) **El conocimiento de embarque** o guía aérea **revalidados**, en su caso.

...

En seguimiento a lo anterior, la regla 2.6.2 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior (RCGMCE)³ publicadas en el Diario Oficial de la Federación (DOF) con fecha 30 de abril de 2008 y que se encontraba vigente en el año 2008, establecía lo siguiente:

2.6.2 Para los efectos de los artículos 36, fracción I, inciso b) y 162, fracción VII, inciso b) de la Ley, **el conocimiento de embarque** en tráfico marítimo o guía aérea en tráfico aéreo, que se anexe al pedimento, deberán estar **revalidados** por la empresa transportista o agente naviero. (DOF: 29/04/2009)

Del mismo modo y en concordancia con lo anterior, la regla 2.3.4⁴ de las RCGMCE, también vigente en el año 2008, señalaba que aquellas personas que tuvieran la autorización por parte de la autoridad aduanera para operar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior en los recintos fiscalizados, tenían la obligación de corroborar que los conocimientos de embarque estuvieran revalidados para poder proceder a su entrega de la mercancía para su retiro.

Ahora bien, en las propias RCGMCE que se publicaron en el DOF con fecha 29 de abril de 2009, **se eliminó** la parte conducente a la regla 2.6.2, **que exigía que el conocimiento de embarque estuviera revalidado**, por lo que a partir de esa fecha **ya no existe esa obligación** y por tanto se dejó sin efecto la instrucción de que el conocimiento de embarque o guía aérea estuvieran revalidados como se especifica a continuación:

“Regla 1.1.1 de las RCGMCE vigente en 2009:

Los conocimientos de embarque que expidan las empresas navieras servirán como comprobantes para la deducción y acreditamiento que proceda conforme a las disposiciones fiscales, por lo tanto, **no será necesario expedir comprobantes distintos a los señalados en esta regla respecto de esos servicios**, siempre que estén **revalidados** por el agente naviero y contengan los datos siguientes:

...”

Mediante la publicación de la Primera Resolución de modificaciones a las RCGMCE de 2009, publicada en el DOF con fecha 6 de agosto de 2009, **se eliminó** de la regla 2.3.4 **la parte conducente a la obligación de exigir la revalidación del conocimiento de embarque**, dicha modificación entró en vigor al día siguiente de su publicación en el diario mencionado, es decir, dicha disposición no se encuentra vigente desde esa fecha, por lo que ya no es ni necesario, ni una exigencia la presentación de la revalidación de los conocimientos de embarque para la salida de las mercancías de comercio exterior.

³ Véase Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior, publicadas en el Diario Oficial de la Federación con fecha 30 de abril de 2004.

⁴ Regla 2.3.4 de las Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior publicadas en el Diario Oficial de la Federación vigentes en el año 2008.



Es importante señalar que las RCGMCE que se emiten, son renovadas cada año, es decir, las vigentes en 2009 tuvieron validez legal hasta la entrada en vigor de las nuevas para 2010, las cuales fueron publicadas en el DOF con fecha 30 de junio de 2010. Por otro lado, el 9 de diciembre de 2013, la Ley Aduanera tuvo una importante modificación en sentido del conocimiento de embarque, reformando el artículo 36-A, fracción I, inciso b) donde se establece que no es exigible el requisito de la revalidación del conocimiento de embarque, por lo que únicamente obliga a la transmisión electrónica de la información contenida en el mismo.

De acuerdo al numeral 1 de las disposiciones Generales de la Reglas en comento se establece que, a partir de la entrada en vigor de la Resolución emitida, se deja sin efectos los acuerdos, circulares, oficios y demás resoluciones de carácter general que se hubieran dictado en materia fiscal relacionadas con el comercio exterior que hayan sido emitidas y publicadas con anterioridad.

En virtud de la modificación a las RCGMCE, se deja insubsistente la obligación que anteriormente estaba vigente con la regla 2.3.4 **por lo la revalidación del conocimiento de embarque queda sin efecto.**

De conformidad con la propia LA vigente, las exigencias para la liberación de la mercancía en los recintos fiscalizados queda establecida en el artículo 26, fracción VII, así como con la regla 2.2.2, mismos que señalan lo siguiente:

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

...

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

...

Como podrá constatarse en la redacción del propio ordenamiento legal, **no existe obligación alguna de presentar la revalidación del conocimiento de embarque**, quedando insubsistente jurídicamente la obligación que anteriormente enmarcaba la propia LA.

Por su lado la Regla 2.2.2.⁵ señala lo siguiente:

Para los efectos del artículo 26, fracciones III, VII y VIII de la Ley, las personas que cuenten con autorización o concesión para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior en recintos fiscalizados, estarán obligadas a entregar las mercancías que se encuentren bajo su custodia cuando el agente o apoderado aduanal, presente el documento aduanero que las ampare, y en su caso, del formato denominado "Relación de Documentos". (DOF: 18/12/2017)

⁵ Regla 2.2.2. de las Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de abril de 2015.



De acuerdo con lo anterior, la normatividad vigente, la legislación aduanera, obliga a los recintos fiscalizados a entregar la mercancía para su posterior despacho aduanero con solo exhibir una copia del pedimento aduanal pagado.

Una práctica innecesaria de un documento innecesario

A pesar de lo que se explicó en los párrafos anteriores, en la práctica real, las líneas navieras continúan exigiendo la revalidación del conocimiento de embarque, a los importadores y/o agentes aduanales ignorando las causas de esto, ya que no se conoce cuál es el beneficio o la razón por la cual las líneas navieras requieren de dicha revalidación. La situación tiene un efecto inmediato que se traduce en retrasos significativos en el movimiento de las cargas de comercio exterior y en consecuencia, la reputación de todos los puertos mexicanos, porque hay que enfatizar que esta práctica es a nivel nacional, se ve afectada en el ámbito internacional restando competitividad a los mismos.

El proceso de revalidación consiste en un sello que imprimen las líneas navieras en el conocimiento de embarque, sin embargo si este no se lleva a cabo, los recintos fiscalizados⁶ no entregan la carga a sus legítimos propietarios, poseedores o consignatarios acreditados. Todo esto suma tiempos innecesarios y obliga a que las mercancías permanezcan dentro de los puertos por un uso costumbre que no tiene ningún sentido. Esta situación debe ser erradicada para contribuir a una verdadera eficiencia portuaria que se demanda a los puertos en México. En el momento en que la autoridad aduanera eliminó la obligación de la revalidación del conocimiento de embarque, la acción tuvo un propósito específico de hacer más ágiles los procesos del movimiento de la carga, tratando de disminuir los tiempos de permanencia de mercancías de importación en los puertos, por un lado esto buscó contribuir a mejorar los niveles de eficiencia de los mismos.

Al día de hoy, no existe normatividad aduanal que obligue a llevar a cabo la revalidación de los conocimientos de embarque, el requerimiento que exige la LA es la obligación de las líneas navieras para que, previo al arribo de buques a puertos mexicanos, envíen vía electrónica a la aduana la información referente a la mercancía que transportan, con ello los recintos fiscalizados tienen la obligación de entregar la mercancía en el momento en que los agentes aduanales exhiban una copia del pedimento aduanal debidamente pagado, eso es todo lo que hay que hacer.

⁶ Véase Artículo 14 de la Ley Aduanera vigente, publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 15 de diciembre de 1995 con su última modificación de fecha 25 de junio de 2018, Art. 14 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...



Ahora bien, de nuevo hay que cuestionarse ¿Quién se beneficia de esta práctica? ¿Cuál es el argumento de las navieras para exigir el conocimiento de embarque? En México, las líneas navieras solicitan la revalidación del conocimiento de embarque a los agentes aduanales⁷, esta situación puede llegar a dilatar entre 24 a 48 horas o más, durante este tiempo las cargas, cualquiera que sea —graneles, contenedores (con carga general o refrigerada), fluidos o minerales de todo tipo, etc.— deben permanecer en el puerto, almacenadas o guardadas en los recintos fiscalizados hasta que se haga el trámite de salida. Las navieras como un uso o costumbre siguen exigiendo que los usuarios del puerto acudan a las navieras para obtener el sello de revalidación del conocimiento de embarque a fin de que se pueda proceder con los trámites de liberación de la carga.

Con esta práctica, hay una generación de costos y demoras innecesarias —que en su momento será trasladado y finalmente absorbido por el usuario final—, una exigencia de infraestructura portuaria extra para almacenar o patios para guardar las cargas y el impacto directo en la popularidad de los puertos como **poco eficientes**.

La figura de la revalidación de los conocimientos de embarque no está normada en ninguna parte de la legislación nacional, únicamente se menciona en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos⁸, en su artículo 24 de la siguiente forma:

El **agente naviero consignatario de buques** actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y **podrá desempeñar** las siguientes funciones:

...

V.- Expedir, **revalidar** 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.

Esta disposición establece las **funciones que podrá llevar a cabo el agente naviero o consignatario**; sin embargo, al establecerse que **podrá desempeñar**, se elimina cualquier obligación legal o jurídica, esto se convierte en una acción opcional **no obligatoria**. La práctica de revalidación de los conocimientos de embarque se contrapone con los nuevos modelos de gestión y disminución de carga administrativa que está poniendo en práctica el Servicio de Administración Tributaria (SAT) en donde lo que se busca es generar nuevos incentivos que alienten y ayuden a la competitividad de los puertos.

⁷ Véase artículo 2 de la Ley Aduanera vigente, Para efectos de esta Ley se considera; ... fracción XXI Agente Aduanal. Persona física autorizada en términos del artículo 159 de esta Ley mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en esta Ley.

⁸ Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 19 de diciembre de 2016.



Con lo anteriormente expuesto, se está frente a una condición que ha dejado de existir en términos de la Ley Aduanera en lo referente a la revalidación del conocimiento de embarque, por lo que es necesario eliminar esta práctica que no permiten brindar un servicio de calidad y eficiencia como lo exige el comercio exterior.

De conformidad con lo establecido en el artículo 128⁹ de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), se establece lo siguiente;

En virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías, el naviero o el operador se obliga ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario (LNCM, 2016)

Por su lado el artículo 129 de la misma LNCM se estipula que:

El contrato de transporte marítimo de mercancías constará en un conocimiento de embarque, mismo que deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador. El conocimiento de embarque será además el título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En lo servicios de transporte multimodal en que un segmento sea de transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia, el documento en el que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

Aunado a lo anterior, el artículo 130 establece lo siguiente;

Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos serán libremente pactados por los transportistas y los usuarios de conformidad con lo dispuesto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte marítimo de mercancías, serán pactados libremente por los transportistas y los usuarios del servicio.

La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de mercancías cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.

La regulación tarifaria se suprimirá cuando la Comisión Federal de Competencia Económica, a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir.

La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia.

Como ha quedado de manifiesto, la LMCM establece que, en el contrato de transporte de mercancías, se expedirá el conocimiento de embarque y a su vez en dicho ordenamiento legal también se establece la forma en que las partes pactaran libremente las tarifas para llevar a cabo los fletes marítimos, pero no establece la obligación de llevar a cabo la revalidación del conocimiento de embarque, por lo que jurídicamente no es exigible.

El artículo 130 de la LNCM establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), podrá solicitar opinión a la Comisión Federal de Competencia Económica para tratar el tema de la regulación de las

⁹ Véase Artículo 128 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 1 de junio de 2006 con su última modificación de fecha 19 de diciembre de 2016.



tarifas por la prestación del servicio de transporte de mercancías, pero en ningún momento se habla sobre la revalidación del conocimiento de embarque.

Las explicaciones expuestas demuestran que la revalidación del conocimiento de embarque es una práctica innecesaria que implica la verificación del pago correspondiente por el servicio prestado en el traslado de las mercancías de un punto a otro, finalmente, la revalidación consiste en un sello que estampan las navieras y que se lleva a cabo de forma manual, todo lo anterior genera estadías y pérdidas de tiempo innecesarias.

Si las modificaciones que hizo la autoridad aduanera al reformar la ley correspondiente en 2013, fueron hechas buscando hacer más eficientes los procesos para el movimiento de la carga a través de medios electrónicos, **cuales son las razones de que las navieras lo sigan utilizando**. En su conjunto, esta simple eliminación de la revalidación del conocimiento de embarque redujo a cero las largas filas para reconocer el proceso y suprimió otros que se hacían de forma manual. La aplicación de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) creó una nueva secuencia de procedimientos administrativos más acordes y sencillos para el usuario.

Aunque no ha sido el ritmo de velocidad que se quisiera, la autoridad aduanera ha mantenido una política de constante cambio, pugnando por hacer uso de la tecnología en favor de los procesos, eliminando trámites que fueron detectados como innecesarios y que, en mayor o menor medida, obstaculizaban el flujo de las distintas etapas administrativas. Esta política de renovación y mejora del proceso administrativo está regulado y establecido claramente en la Ley Aduanera, solo hay que hacerlos valer en los procesos que se implementan, esta práctica no debe continuar, no cuenta con el sustento legal.

La búsqueda de un adecuado equilibrio entre el control y la facilitación aduanera, así como la mejor utilización de los instrumentos asignados han permitido que la Administración General de Aduanas mantenga la búsqueda y diseño de nuevos modelos de gestión administrativa que ayuden a alcanzar los niveles de eficiencia portuaria que México merece.

Dentro de estos nuevos esquemas de operación implementados en los puertos de Manzanillo y Veracruz se encuentra el conocido como Despacho Anticipado (DA), este nuevo modelo de gestión permitirá la liberación inmediata de mercancía al momento en que hagan su arribo al puerto, es decir, con la anticipación correcta y desde que las mercancías van en tránsito hacia el puerto de destino, el agente aduanal procede a efectuar el pago de impuestos por la operación de comercio exterior y a cubrir los requisitos de Ley para su importación a territorio nacional. Este nuevo esquema **representa un gran acierto en el movimiento de las cargas de importación y exportación**, ya que permitirá que ciertas mercancías que sean transportadas en contenedores, puedan ser importadas o exportadas bajo este esquema reduciendo tiempos.



Hasta el momento en la modalidad de DA únicamente se pueden importar bienes que no sean de difícil identificación o que requieran un permiso de Profepa, Sagarpa, o que sean bienes que ponen en riesgo la salud o la seguridad nacional como polvos o farmacéuticos. El DA representa una opción de importación inmediata que puede facilitar significativamente las operaciones de importación y exportación, disminuyendo los tiempos y las estadías de las mercancías en los puertos, sin embargo, **este modelo de gestión no podría operar bajo la forma en que actualmente las líneas navieras ejercen el tema de la revalidación de los conocimientos de embarque ya que la misma no es inmediata.**

En el camino de la implementación de este nuevo modelo de gestión, la revalidación de los conocimientos de embarque **se convierte en un serio obstáculo** que no permitiría la secuencia de salida de mercancías que se busca. Para que el despacho anticipado sea efectivo, la mercancía debe ser despachada el mismo día o a más tardar al día siguiente a su arribo al puerto, los tiempos que actualmente toma el proceso de revalidación pueden extenderse hasta 48 horas o más posteriores al arribo de las mercancías.

A manera de referencia se cita que durante el año 2017, por el puerto de Manzanillo se movieron 2.6 millones de contenedores, por Lázaro Cárdenas se registraron 1.2 millones, Veracruz 1.1 y por el puerto de Altamira poco menos de 900 mil contenedores¹⁰, estas cifras representan el mayor número de carga contenerizada que se movió en México durante el 2017, siendo que en otros puertos como el de Santos, en Brasil movió en el mismo periodo casi 8 millones, y en los puertos de Asia como Hong Kong se registraron más de 24 millones, lo cual dista mucho de la capacidad en movimiento de carga de comercio exterior que se tiene registrada en los puertos mexicanos, por lo que el llevar a cabo simplificaciones administrativas y eliminar el trámite de la revalidación de los conocimientos de embarque, podría apoyar significativamente a la eficiencia de los puertos, con esa medida se podría agilizar el movimiento de las cargas logrando que anualmente se incremente el total de carga movida en contenedores por los distintos puertos mexicanos.

Es importante hacer notar que México es **el único país del mundo** donde se lleva a cabo esta práctica de la revalidación del conocimiento de embarque, la normatividad internacional no la exige en ningún lado, este uso-costumbre que bien puede llamarse **mala práctica**, no existe en ningún otro país. Es necesario que en México se deje de implementar esta situación a fin de promover una mayor eficiencia portuaria.

CONCLUSIONES

Si el asunto que se trata aquí es una especie de uso-costumbre o mala práctica, entonces **lo que se requiere es un esfuerzo de voluntad**, una actitud positiva y el firme deseo de cambiar una práctica equivocada por lo que es correcto, a consecuencia de esto solo se obtiene un freno a la competitividad de los puertos

¹⁰ Información proporcionada por la Administración Portuaria Integral de Veracruz.



mexicanos. En la realidad, este proceso, tan ilógico como es, sigue siendo ejercido por las navieras, algo que legalmente dejó de ser exigible desde el año 2013 en términos de la Ley Aduanera y su prevalencia solo puede explicarse por razones, simplemente inexplicables.

En cuanto a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su referencia sobre el concepto de la revalidación, es necesario eliminarlo mediante una reforma a dicha disposición legal, así no habrá dudas ni pretextos de que es un procedimiento obsoleto que no aporta nada a la eficiencia portuaria.

Es evidente que la velocidad con que se transforman los procedimientos para hacer el tráfico marítimo internacional más rápido y seguro tiene una conexión directa con la implementación de nuevos procesos electrónicos y el cada vez mayor uso de las TICs, México no puede quedarse rezagado en este rubro, la atención del cliente para mover mercancías desde y hacia el país debe ser un Angulo de prioridad para volverse un centro de atracción portuaria. Retrasarse significa volverse obsoleto, ineficiente, poco confiable y el país merece mucho más que eso, a pesar de utilizar constantemente el concepto de que México es un país en vías de desarrollo, en muchas áreas parece que México más bien está completamente detenido.

Este país tiene todo el potencial para convertirse en un punto nodal del tráfico marítimo, es cuestión de concederle la oportunidad, otorgarle la importancia que se merece y querer hacerlo.



BIBLIOGRAFÍA

Ley Aduanera publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 15 de diciembre de 1995.

Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior, publicadas en el Diario Oficial de la Federación con fecha 30 de abril de 2004.

Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de abril de 2015.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 1 de junio de 2006 con su última modificación de fecha 19 de diciembre de 2016.

Datos estadísticos proporcionados por la Administración Portuaria Integral de Veracruz en Comité de Operaciones.