

COMENTARIOS A LAS REFORMAS DE LA LEGISLACIÓN ADUANERA 1981

SUMARIO: I. *Introducción*. II. *Código aduanero de los Estados Unidos Mexicanos*. III. *Ley de valoración aduanera de las mercancías de importación*. IV. *Tarifa del impuesto general de Exportación*.

I. INTRODUCCIÓN

Con este estudio se continúa el análisis de las reformas a las normas aduaneras que iniciamos con las efectuadas para el año de 1980.

Poco se ha escrito sobre el derecho aduanero a pesar de ser una de las legislaciones más antiguas, no sólo a nivel nacional sino también internacional. Sin embargo, se puede constatar que después de algunos años ha surgido un interés marcado por el estudio de los problemas aduaneros, por ello mediante estos trabajos se pretende dar a conocer las repercusiones de las modificaciones a las normas de esta nueva rama.¹

Actualmente el derecho aduanero ha ampliado su campo normativo, dejando atrás la idea de "gendarme de las fronteras", sin embargo, debe hacerse notar que generalmente se desconocen las diversas finalidades que cumple, fuera de toda preocupación exclusivamente aduanera. Participa, como dice Xavier Ortolí, presidente de la Comisión de las Comunidades Europeas, activamente en la gestión de la política agrícola común, además de realizar un conjunto de medidas de vigilancia y protección de los ciudadanos en campos muy variados como la salud, higiene, alimentación, navegación, etcétera.² Esta proliferación de normas asegura el futuro del derecho aduanero mediante una gama de nuevas funciones que serán reguladas por técnicas cada vez más com-

¹ Ramírez, José Othón, "Comentarios a la legislación aduanera", *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, núm. 42, sept.-dic. 1981, p. 1053.

² Berr, Claude y Henri Tremean, "Le Droit Douanier", *Librairie Générale de Droit et Jurisprudence*, París, 1975, p. 8.

plejas, figuras aduaneras nuevas que se adecuen al desarrollo avasallador del comercio exterior y hombres de aduana mejor preparados.

La especial naturaleza de esta rama y los intrincados problemas que plantea, han despertado una inquietud encaminada a través de trabajos como el presente, que podrán aportar nuevas ideas y soluciones. Ojalá el año venidero no volvamos a reparar sobre nuevas modificaciones, sino que encontremos un panorama halagador de la nueva Ley de Aduanas.

II. CÓDIGO ADUANERO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Las modificaciones a este texto legal se encuentran contenidas en la Ley que establece, reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones fiscales, publicada en el *Diario Oficial* de fecha 30 de diciembre de 1980.

Artículo 5o. Necesariamente para analizar la adición al párrafo segundo de este precepto debemos referirnos a la reforma de que fue objeto el primer párrafo del mismo artículo el año pasado. El propósito de la adición es que las aduanas marítimas ampliaran su zona de vigilancia a una extensión de "50 kilómetros de ancho paralela a las playas". Lo anterior tuvo como finalidad que las mercancías transportadas en esa área lo hicieran conjuntamente con la documentación que ampare su legal estancia en territorio nacional.³

Debe señalarse que:

La extensión de los cincuenta kilómetros de ancho paralela a las playas, es excesiva como zona de vigilancia de las aduanas marítimas, pues no sólo se extiende dentro del puerto donde se encuentra ubicada la aduana, sino a todo lo largo de nuestros nueve mil trescientos kilómetros de litorales. En los casos de los estados ubicados en la península de Baja California y en la Isla Cozumel e Isla Mujeres, por nombrar sólo a las principales, abarcaría todo su territorio ya que no tienen más de cien kilómetros de ancho, sin dejar de hacer notar que se trata de zonas libres. Por lo que se refiere al Istmo de Tehuantepec que tiene doscientos kilómetros de ancho de este a oeste, sólo quedaría una franja de cien kilómetros en la cual no se necesitaría transitar con los documentos antes mencionados.

Por lo anterior no sólo se amplió el área de vigilancia de las aduanas marítimas, sino también se afectó con ello a las zonas de inspección y las de todas las aduanas que pudieran encontrarse ubicadas dentro de la extensión de cincuenta kilómetros.

Se está restringiendo la libre circulación de mercancías en territorio nacional, tanto extranjeras, nacionales como nacionalizadas.⁴

³ Ramírez, José Othón, *op. cit. supra* nota 1, p. 1055.

⁴ *Ibidem*, p. 1056.

La modificación debió haberse limitado a ampliar la onza de vigilancia únicamente en el puerto donde se encuentre ubicada la aduana respectiva.

En cuanto a la reforma de este año es necesario establecer que tanto en la exposición de motivos del proyecto del Ejecutivo enviada al Congreso, como en el dictamen de la Cámara de Senadores, se establece erróneamente: "...en lo que respecta a vigilancia aduanera se amplía la zona en que la misma puede ser efectuada, a los litorales del país, para realizar una mejor fiscalización de los mismos".

En realidad no se amplía la zona de vigilancia a los litorales, lo que ya estaba previsto desde que el Código aduanero entró en vigor, en abril de 1952. El segundo párrafo del artículo que se comenta se modifica ahora por dos razones:

I. Desde el punto de vista de la Dirección General de Aduanas, existía una laguna de origen en el precepto, en cuanto que establecía específicamente que dentro de la zona de vigilancia de las fronteras y perímetros y zonas libres las mercancías deben transitar al amparo de los documentos que prueben su legal estancia o internación a territorio nacional, sin que se mencionaran los litorales.

Con objeto de subsanar lo anterior adiciona al precepto la frase "los litorales", con lo que la administración aduanera resuelve el problema planteado.

Cabe decir que de una sana interpretación del capítulo IV, título I del Código aduanero, el concepto anterior se encontraba previsto en las disposiciones que lo conforman.

II. También se realiza la adecuación para ser congruente con la reforma del año pasado en que se amplía la zona de vigilancia en los litorales a una faja de 50 kilómetros de ancho paralelas a esas playas, y en la que no se previó que dentro de esta área las mercancías fueran transportadas con los documentos ya mencionados.

Debe señalarse que en ninguna de las reformas de 1979 y 1980 se previó que en las aduanas marítimas o las ubicadas en los aeropuertos, dentro de la zona de vigilancia de los cincuenta kilómetros se expida, por parte de las aduanas, una copia adicional del pedimento de importación, para que la compañía transportista pueda amparar su carga en esta zona.

Artículo 11 bis. Este artículo fue derogado; establecía la participación a los municipios donde se encontraran ubicadas aduanas, de hasta 95% sobre el monto total de la recaudación que se efectúe por concepto de impuestos adicionales:

- a) 3% sobre el impuesto general de importación.

b) 1% sobre el impuesto general de exportación de petróleo crudo, gas natural y sus derivados.

c) 2% sobre el impuesto general de las demás exportaciones.

La derogación se debió a iniciativa del Congreso, ya que en el proyecto enviado por el Ejecutivo federal no se contemplaba.

En este caso el Congreso de la Unión reasumió sus funciones de órgano legislador y para que las reformas y adiciones que se proponían en el proyecto a la Ley de coordinación fiscal fueran congruentes con el Código aduanero, derogaron el artículo 11 *bis* de este último texto legal.

El contenido del artículo derogado se contempla ahora en la Ley de coordinación fiscal artículos 2o, fracción II y 2o. A, que disponen: los impuestos adicionales del 3% sobre importaciones, 1% sobre el impuesto general en exportaciones de petróleo crudo, gas natural y sus derivados y el 2% sobre las demás exportaciones, no se incluirán en los ingresos totales anuales para constituir el Fondo Financiero Complementario de Participaciones; a los impuestos mencionados se les dará el tratamiento especial a que se refiere el artículo 2o. A, que podemos dividir en dos partes:

Primera. Los impuestos adicionales del 3% sobre el impuesto general de importación y del 2% sobre el impuesto general de exportación serán participables en un 95% del total de la recaudación a los municipios donde se encuentren ubicadas aduanas fronterizas o marítimas por las que se lleve a cabo la operación respectiva, siendo la Federación quien entregue directamente la participación a los municipios.

En este primer caso se adopta en forma similar el sistema de participación a los municipios, que se contenía en el artículo 11 *bis* derogado, con la salvedad de que en la ley de coordinación se participa el 95% de lo recaudado, y en el Código aduanero la participación municipal era hasta del 95% de estos impuestos adicionales.

Segunda. La participación a los municipios del impuesto adicional del 1% sobre el impuesto general de exportación de petróleo crudo, gas natural y sus derivados, será del 95% que se repartirá de acuerdo con lo dispuesto por las dos fracciones del artículo 2 A:

Fracción I. Un 10% a los municipios donde se encuentren las aduanas por las que se lleve a cabo la exportación. También en este caso la Federación pagará directamente su participación a los municipios.

Fracción II. El 90% restante se utilizará para formar un Fondo de Fomento Municipal que se distribuirá en los estados, conforme a las mismas reglas aplicables al Fondo Financiero Complementario de Participaciones. Las autoridades estatales entregarán a los municipios las

cantidades recibidas por este concepto, conforme a lo que establezcan las legislaturas locales.

La Ley que establece, reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones fiscales de 28 de diciembre de 1980, determina que los porcentajes de participación sobre el impuesto adicional del 1% sobre el impuesto general de exportación de petróleo crudo, gas natural y sus derivados, entrarán en vigor el 1 de enero de 1981, pero con ciertas adecuaciones; de conformidad con el artículo décimo de los transitorios, durante los años de 1981 y 1982 serán las siguientes sobre la base del 95%:

A. En 1981 el 50% en el caso de la fracción I y el mismo porcentaje para la hipótesis prevista en la fracción II.

B. En 1982 el 30% por lo que se refiere a la fracción I y el 70% para el mencionado en la fracción II.

Por lo que se refiere a la participación que se indicó en la parte primera en que dividimos el artículo 2 A, sólo se otorgará si el municipio se hace cargo de los servicios prestados por las ya desaparecidas juntas federales de mejoras materiales. Cuando lo haga en forma parcial, la participación será proporcional.

Artículo 43. Este precepto, al igual que el anterior, no formaba parte de las modificaciones contempladas en el proyecto presidencial; sin embargo, la Cámara de Diputados consideró que debía reformarse "para dejar en claro y sin posibilidad de interpretación alguna en contrario, que las entidades de la administración pública paraestatal deben pagar los impuestos generales y adicionales respecto de las importaciones o exportaciones que se efectúen".

La reforma consiste en agregar la frase siguiente: "las que deberán pagarlo" y el cambio de "o" por "y" en la parte final de su texto que dice "... las demás personas físicas o morales...".

La modificación no es de fondo. Igual que sucede con el artículo 5o, la obligación de pagar impuestos de importación y exportación existía desde que entró en vigor el Código aduanero, pues siempre ha considerado como sujeto de este impuesto no solamente a las entidades de la administración paraestatal, sino también a la Federación, los estados, los municipios, instituciones y asociaciones de beneficencia privada y las demás personas físicas y morales; lo que sucedió es que el año pasado este precepto se actualizó para ser congruente con la desaparición de los antiguos territorios de Quintana Roo y de Baja California, así como para estar acorde con lo dispuesto por la Ley orgánica de la administración pública federal en lo referente a las entidades de

la administración pública paraestatal, abandonando el concepto de organismos descentralizados.⁵

Para evitar cualquier duda en cuanto a la intención del Congreso, la Ley que establece, reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones fiscales, incluyó el artículo noveno de los transitorios que dice:

se derogan las disposiciones contenidas en leyes diversas al Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, que establezcan en favor de entidades de la Administración Pública Paraestatal exenciones en los impuestos a la importación o exportación.

Artículo 148. A este artículo se le adiciona un segundo párrafo que se relaciona con los artículos 47 y 165 del Código aduanero.

Dentro del título III que regula el tráfico marítimo, el artículo 47 establece que la entrada de embarcaciones en aguas territoriales así como su salida no constituyen operaciones de importación o exportación por lo que respecta a las naves y a su equipo propio e indispensable. Por su parte el artículo 165 incluido en el título IV cuyas normas regulan el tráfico aéreo, dice que la entrada y salida del país de las naves aéreas no constituyen operaciones de importación o exportación, por lo que respecta a los aviones y a su equipo propio e indispensable.

¿Por qué entonces se adiciona este nuevo segundo párrafo a este artículo y no se hace lo mismo con los dos primeros? Venía sucediendo que empresas nacionales descubrieron una pequeña falla en la regulación del material ferroviario; empezaron a adquirir y rentar esta mercancía en el extranjero, la que se introducía al país libre del pago de impuestos porque no se consideraba operación de importación, y ya en territorio nacional los vagones, locomotoras, etcétera, eran alquilados o vendidos para ser utilizados en nuestro país. Los beneficios fueron tan espectaculares que se establecieron empresas específicamente dedicadas a ello.

Mediante la adición, se pretende que el equipo rodante y su equipo propio e indispensable que se adquiera en propiedad para usarse o consumirse en el país deberá cumplir con todos los requisitos aduanales de una importación definitiva. Surge una duda: ¿y el material ferroviario que se renta en el extranjero? Este caso no debe considerarse como operación de importación, pues no se regula por el Código aduanero; es una laguna de la actual reforma.

También se establece que la salida del material ferroviario rodante que se venda para su uso o consumo en el extranjero se considere como

⁵ *Idem*, p. 1061.

exportación, para precisar se debió considerar que el material fuere nacional o nacionalizado.

En la última parte del párrafo se incurre en el error de considerar la infracción a la disposición señalada como una presunta comisión de contrabando, en vez de considerarlo como tal, lo cual tendrá consecuencias delicadas.

Artículo 212. Dos son los fines que persigue la reforma del sexto párrafo de este precepto:

I. El interesado en una operación solicita al administrador de la aduana, mediante la declaración previa vertida en el pedimento, que se lleve a cabo el reconocimiento de las mercancías señalando las características de la mercancía, la clase de operación a realizar, etcétera. Sin embargo, antes de la modificación actual, no tenía la obligación de señalar las restricciones o requisitos especiales a que estuviere afecta la operación, y en ocasiones se reconocía la mercancía, se determinaban los impuestos, pero el interesado pasaba por alto presentar el permiso de importación o el de sanidad vegetal o el de aeronáutica civil, y el vista, a pesar de que el artículo 214 dispone que anote los requisitos específicos respectivos, no lo hacía. ¿Qué sucedía entonces? El interesado ya había presentado las mercancías a control por la aduana. El vista había resuelto sobre su clasificación. La responsabilidad era sólo de este último con base en el artículo 214 del Código aduanero.

Se pretende con la reforma que la responsabilidad sea compartida entre el vista y el interesado en la operación; sin embargo, no existe sanción alguna para el caso de que el interesado no señale los datos establecidos en el sexto párrafo del artículo 212.

II. También se persigue que se anoten las prestaciones fiscales no aduaneras de la operación. Con ello se obliga al importador, más que al exportador, a señalar el monto del impuesto al valor agregado de su operación, e incluir los derechos no aduanales que cause con motivo de la tramitación aduanera.

Con relación a lo antes expresado se debe señalar que su cumplimiento es improbable porque los derechos marítimos como los de puerto, atraque, o los de sanidad como el fitosanitario, no puede determinarse en el momento de solicitar el reconocimiento de la mercancía. Además, excede las atribuciones de las autoridades aduaneras para exigir las, pues corresponde a otras autoridades su exigibilidad, y no se anotan en el pedimento respectivo.

Para concluir sobre este tema, la falta de cumplimiento de lo establecido por la nueva reforma no da lugar a ninguna sanción como ya se mencionó, pues no se modificó la fracción XXIV del artículo 628

que sería el aplicable en este caso, lo que denota la falta de técnica jurídica que normalmente impera en las reformas a la legislación aduanera, por la ausencia de funcionarios capacitados que preparen las modificaciones.

Artículo 285. El capítulo tercero del título VII del Código aduanero se intitula "Pequeñas importaciones y exportaciones". Dentro de este capítulo se encuentra el precepto que ahora se comenta.

¿Cómo podemos conceptualizar este tipo de operaciones? Una pequeña importación es la introducción a territorio nacional de mercancía extranjera por una oficina aduanera fronteriza para ser despachada a consumo al país y cuyo valor no exceda de diez mil pesos (cincuenta mil pesos en el caso de la exportación); el reconocimiento de esta mercancía se efectúa en la garita de entrada con su sola presentación y la de los documentos donde conste su valor normal, en ese mismo acto, el vista clasifica arancelariamente la mercancía, determina y recauda los impuestos y derechos que causen, expidiendo la boleta aduanal respectiva.

El valor de las pequeñas importaciones y exportaciones se ha determinado por las autoridades en telex-circulares números 301.1.1-90212, de 8 de noviembre de 1977, y 301.1.1-101139, de 16 de noviembre de 1976, respectivamente.

Este trámite agiliza enormemente el despacho de mercancías, facilitando al importador o exportador la realización de estas operaciones.

Antes de la modificación a este precepto, las pequeñas importaciones sólo podían llevarse a cabo por los habitantes de las poblaciones fronterizas, contrario a lo que sucedía con las pequeñas exportaciones que podían efectuarlas aun quienes no habitaban en esas poblaciones. Para que existiera congruencia entre las dos operaciones señaladas, la reforma al primer párrafo del artículo 285 amplía la posibilidad de realizar las pequeñas importaciones a todos los habitantes del país.

Asimismo, se pretende mejorar el texto anterior haciendo una modificación de forma al resto del párrafo, así como adecuar el Código aduanero al sistema tributario general del Código fiscal de la Federación, al establecer que en la boleta que expida el vista se anotará el registro federal de contribuyentes del interesado.

Se derogan el párrafo segundo, cuyo contenido pasa a formar parte de la nueva modificación, y el quinto, tomando en cuenta que las modificaciones al Código aduanero que entraron en vigor el 1 de enero de 1980 habían derogado la utilización de la visa consular.

Artículos 456 y 469 bis. Dos preceptos que deben analizarse conjun-

taamente debido a su contenido, el cual presenta contradicciones al referirse a los envíos múltiples.

El primero de los artículos establece la autorización a las aduanas interiores para realizar el despacho de importación y exportación siempre que las mercancías sean transportadas por empresas de ferrocarril, avión o "aquellas que hayan obtenido concesión del gobierno federal para el transporte regular de carga". Este tipo de envíos son la razón de ser de las tres aduanas interiores existentes en nuestro país: Guadalajara, que da servicio en el occidente; Torreón, para el área de La Laguna, y la ciudad de México, que presta servicio al núcleo de importadores más importantes del país.

De esta manera si el importador de una maquinaria reside en Torreón y su mercancía llega por la aduana de Tijuana, ésta la reexpedirá hacia la aduana interior de Torreón para que en ella se continúe con el despacho de mercancías.

Al analizar detenidamente la modificación al artículo 456, se pueden hacer las consideraciones siguientes:

1. El nuevo texto del precepto se refiere al traslado de las mercancías "entre las respectivas aduanas". La redacción anterior mencionaba que la aduanas interiores se encontrarán comunicadas por ferrocarril con aduana fronteriza o marítima, sin tomar en cuenta las aduanas de los aeropuertos. Esta limitación del antiguo texto existía en razón de la época en que fue redactado, pues las aduanas ubicadas en los aeropuertos no tenían la importancia actual y por ello el artículo que se comenta no previó una reexpedición por aduana aérea.

En la práctica se presentaron casos como el de barcos surtos en puertos mexicanos que requerían de piezas urgentes, las cuales les eran enviadas a la aduana del aeropuerto de la ciudad de México, pero en virtud de la limitante del precepto que se comenta, el capitán del buque era obligado a trasladarse hasta el Distrito Federal para recoger la refacción, ocasionando graves trastornos al comercio.

2. ¿Por qué autorizar a las aduanas interiores a realizar el despacho de mercancías? De conformidad con el artículo 16 del código de la materia, el despacho es el "conjunto de trámites a que toda operación está sujeta", los que se encuentran coordinados entre sí con la finalidad de lograr el desaduanamiento de las mercancías en forma sencilla y ágil. En el presente caso, técnicamente, los trámites del despacho se inician a la importación en la aduana de entrada y a la exportación en la aduana donde se presenten las mercancías, para que posteriormente se reexpidan hacia la aduana interior respectiva, y ésta continúe hasta su terminación, el despacho.

El artículo debió referirse a dos casos concretos:

- i) La autorización para que la aduana interior llevara a cabo originalmente el despacho, cuando se tratara de exportación, y
- ii) La autorización para que la aduana interior continuara el despacho iniciado en una aduana marítima, fronteriza o aérea.

3. Se limita la reexpedición de la mercancía a empresas "que hayan obtenido concesión" del gobierno federal. Con ello se suprime a los transportistas que no reúnan este requisito y que en nuestro país se presenta frecuentemente. Esta limitación en un país que sufre un agudo problema de transportes no es adecuada, pues tiene como consecuencia el acrecentar el problema del congestionamiento de carga en las aduanas.

El texto anterior contemplaba y resolvía en forma satisfactoria la reexpedición de la mercancía por cualquier tipo de transporte, al establecer en su párrafo segundo (ahora derogado) que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podía autorizar otro medio de transporte cuando existiera motivo justificado y no peligrara el interés fiscal.

Por otra parte, el artículo 469 bis, de nueva creación, origina confusión en cuanto a su contenido al establecer que "se permitirá el despacho de mercancías de importación por otras aduanas, aun cuando no sean interiores". El despacho de mercancías por aduanas marítimas, fronterizas y las ubicadas en los aeropuertos, ya se encontraba autorizado en diversos títulos del Código aduanero. La intención de la adición del precepto fue el crear los envíos o reexpediciones múltiples, mediante los cuales el importador pueda ingresar su mercancía por aduanas ubicadas en fronteras, puertos o aeropuertos y que el despacho se continúe en otras aduanas diversas. Sin embargo, del texto del artículo no se desprende con claridad lo anterior; simplemente contempla una autorización ya prevista con anterioridad.

La exposición de motivos del proyecto presidencial y el dictamen de la Cámara de Senadores al referirse a este tema dice en su parte relativa: "a permitir el despacho de mercancías de exportación por otras aduanas, aun cuando no sean interiores". Se pretendió permitir los envíos múltiples de mercancías a la exportación y sin embargo en el texto del precepto se refiere a la importación. El error no lo advirtió ni la Cámara de Diputados ni la de Senadores, pues su dictamen es una transcripción de la exposición de motivos del Ejecutivo Federal.

El artículo que otorga atribuciones de carácter general para todo tipo de aduanas debió haberse ubicado en el título primero del Código aduanero que se refiere a disposiciones generales, específicamente a continuación del artículo 16 y no en el capítulo referente a las aduanas interiores.

De conformidad con la interpretación que pretende hacer la administración aduanera, en este artículo se subsume la autorización contenida en el artículo 456 para que las aduanas interiores puedan continuar el despacho de mercancías a la importación, aunado a que no existen las limitantes relativas al transporte de las mercancías. En dos preceptos reformados conjuntamente se siguen criterios diversos.

Estas modificaciones incurren en errores, consecuencia de la falta de técnicos que aborden y resuelvan los problemas legales en forma congruente con la realidad de nuestro país, mediante conocimientos basados no solamente en la experiencia, a los usos y costumbres aduaneras, sino respaldados científicamente a fin de prever las consecuencias como las anotadas.

Los desaciertos no quedan hasta ahí, en el *Diario Oficial* de la Federación del 27 de noviembre de 1980, se publicó el oficio-circular número 301.III.66508, mediante el cual el director general de Aduanas a fin de facilitar las operaciones de comercio exterior, brindar a exportadores e importadores la oportunidad de aprovechar las instalaciones y servicios aduaneros más próximos a su domicilio y evitar el congestionamiento de mercancías en espera de ser reconocidas, autoriza la reexpedición múltiple de mercancías para ser despachadas en aduanas interiores, marítimas o fronterizas.

En esa fecha, el proyecto de reformas ya había sido presentado al Congreso de la Unión, con el texto comentado del artículo 469 bis. Era cuestión de días para que la reforma entrara en vigor.

El oficio que se comenta no establece cuándo entraría en vigor, debiéndose aplicar el artículo 7o. del Código fiscal de la Federación, que señala que cuando las disposiciones fiscales no lo establezcan, entrarán en vigor en un término de quince días contados a partir de la fecha de su publicación, en la especie el 12 de diciembre de 1980, esto es, veinte días antes que la reforma legislativa entrara en vigor.

Artículos 471, 476 y 477, fracción III. Estos artículos deben ser tratados conjuntamente, pues con su reforma se pretende dar solución a varios problemas de carácter práctico como son la pérdida y robo de mercancías almacenadas, la responsabilidad derivada de ello y el establecer sistemas de control de la carga.

¿Cuáles fueron los razonamientos para realizar estas modificaciones? La capacidad de almacenaje y las reglas de funcionamiento de los almacenes fiscales y fiscalizados han sido desbordados por la fuerza del comercio exterior, sobre todo en el caso particular del almacén de la aduana del aeropuerto internacional de la ciudad de México, en donde el transporte por vía aérea de mercancías se ha desarrollado

enormemente; así la aviación comercial ha aumentado su capacidad de carga y la velocidad para transportarla, llegando a la ciudad de México grandes volúmenes de mercancías para ser almacenadas y posteriormente despachadas, hecho este último que es superado por el arribo de las mercancías, convirtiéndose día a día en un problema de delicada solución. Consecuencia de lo anterior es la pérdida y robo de mercancías en índices de muy alta proporción al no existir un control de la entrada y salida de las mismas.

Muchas fueron las soluciones que se intentaron para resolver el problema en el aeropuerto de la ciudad de México; entre otras, a cada línea aérea o agente aduanal se le asignó un lugar dentro del almacén del aeropuerto que generalmente estaba protegido por medio de alambrada, lo que dio lugar a que se les denominase "jaulas"; se les responsabilizaba ante el fisco y los propietarios por la pérdida de las mercancías, medida que no se encontraba contenida en el Código aduanero, y por lo tanto, de conformidad con la obra derogada fracción III del artículo 477, la responsabilidad recaía en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Posteriormente, la Dirección General de Aduanas suprimió el sistema de jaulas y en el año de 1975, mediante oficio 301.683126, se habilitan nuevas instalaciones para oficinas administrativas y almacén de mercancías de la aduana del aeropuerto mencionado. Se pretendió acelerar el despacho de mercancías introduciendo acertadas modificaciones, pero olvidando adecuarlas al Código aduanero; muchas de ellas en la actualidad no se aplican.

La adición del cuarto párrafo del artículo 471 no representa una novedad, pues su contenido se encuentra inmerso en el primer párrafo del precepto y la fracción V del artículo 22:

i) Autoriza a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para establecer sistemas para el manejo, vigilancia, carga, descarga, almacenamiento y demás maniobras que se efectúen con las mercancías. Con ello se intenta definir en el Código aduanero la zona franca mexicana, contemplada en el artículo 22, fracción V y definida ya en los diversos decretos que la crean para que opere en los puertos nacionales. Esta figura ha causado gran confusión a nivel internacional porque en nuestro país se desnaturalizó y se asemeja más a un depósito franco.

ii) Autoriza a personas físicas o morales a que presten los servicios de manejo y custodia (primer párrafo artículo 471).

iii) La autorización anterior se expide previo el otorgamiento de las garantías y demás requisitos que señalen las reglas generales que se dicten por la secretaría del ramo. Sin embargo, ya se establece un requisito, las garantías que deberán presentarse; de acuerdo con la téc-

nica legislativa, este caso debió contemplarse en las reglas generales.

La adición de un nuevo tercer párrafo al artículo 476 prevé una triple responsabilidad de la persona autorizada para prestar los servicios a que se refiere el artículo 471 antes comentado:

i) Ante la hacienda pública federal, por el monto de las prestaciones fiscales que corresponda pagar por las mercancías extraviadas, es decir, los impuestos al comercio exterior, derechos, aprovechamientos, el impuesto al valor agregado. Se repite inútilmente el párrafo segundo de este artículo.

ii) Ante el consignatario o dueño de las mercancías por "dichos efectos", término un tanto confuso que debe interpretarse como el valor y los gastos efectuados desde el país de exportación hasta el lugar de almacenaje en territorio nacional de las mercancías. Lo cual también es una repetición del artículo 479.

iii) De carácter penal en su caso.

Debe considerarse que a pesar de las reformas efectuadas existe responsabilidad de la Dirección General de Aduanas para con el particular, por cuanto al valor de las mercancías extraviadas y al monto de las prestaciones fiscales, como se desprende claramente del texto del primer párrafo del artículo 476.

La fracción III del artículo 477 se reforma totalmente, concebida para eliminar la responsabilidad del fisco federal frente a los particulares por la pérdida o robo de las mercancías que hacía referencia; esta finalidad se desvirtúa por el antes comentado párrafo primero del artículo 476 y por lo previsto en las fracciones I y II del artículo 477. El nuevo texto establece que cuando no se pueda determinar el monto de las prestaciones fiscales a que estuvieren afectas las mercancías extraviadas, se impondrá a los concesionarios de los servicios de manejo y custodia una multa igual a dos tantos del valor de la mercancía, y cuando no se pueda determinar dicho valor de mil a cien mil pesos de conformidad con la nueva fracción XXXVI del artículo 628. ¿Cómo se va a determinar el mínimo o máximo de la sanción si se ignora el valor de la mercancía? Situación esta última improbable, porque ¿cómo se va a fundamentar la reclamación de la pérdida?

En conclusión las reformas a los artículos 471, 476 y 477 no aportan nuevos conceptos, tampoco mejoran la reglamentación aduanera; es uno de esos casos en que se llega a reconocer que los autores del Código aduanero fueron expertos en la materia, pues en los setecientos veintisiete artículos que lo comprenden no se encuentran preceptos con tantas contradicciones y confusiones como los ahora reformados. Basta sólo hacer las consideraciones siguientes:

i) Las atribuciones para establecer diversos sistemas de maniobras forman parte inherente de la facultad constitucional del presidente de la República para crear aduanas. Además, el artículo 22, fracción V, del Código aduanero faculta al Ejecutivo para crear zonas francas "interiores" y dictar las disposiciones reglamentarias que se requieran, atribución que ejerció mediante decretos en los cuales se establece claramente su objetivo que puede dividirse en social, económico y político.

ii) La concesión para que las personas físicas o morales presten servicios de manejo y custodia se encuentra ya normada de manera más amplia en el primer párrafo del artículo 471, que contempla el caso de almacenes fiscales y fiscalizados.

iii) La responsabilidad por extravío de mercancías por parte de la hacienda pública en recinto fiscal se encuentra bien precisada en el artículo 476, primer párrafo, y 477, fracción I, sin importar que exista concesión a personas físicas o morales.

iv) Por otra parte, la responsabilidad del concesionario en un recinto fiscalizado tanto para con el fisco federal como para los consignatarios de las mercancías, así como la sanción aplicable, se encuentra precisada en la fracción II del artículo 477 y segundo párrafo del 476.

v) Las sanciones a que se refiere la nueva fracción III del artículo 477 también están definidas con toda claridad en la fracción II del mismo precepto.

Artículo 498, fracción II. La reforma a este artículo se refiere a la ampliación de los plazos de libre almacenaje de las mercancías en los recintos, bajo la guarda y vigilancia fiscales. La figura aduanera del libre almacenaje existe en todas las legislaciones aduaneras del mundo, y con base en ella las administraciones de aduana no cobran derechos de almacén por un tiempo prefijado, lo que se justifica en función de que las autoridades necesitan de cierto tiempo a fin de poder realizar una serie de trámites como reconocer la mercancía, determinar los impuestos, establecer, en su caso, las restricciones a que la operación está sujeta, etcétera. Lo anterior no puede realizarlo en el acto mismo en que las mercancías quedan bajo su jurisdicción; nace así una necesidad de la autoridad aduanera para almacenar las mercancías. En una operación de importación generalmente se conceden quince días de libre almacenaje si la mercancía objeto de un despacho a consumo permanece en el almacén por más tiempo. Se presume, salvo prueba en contrario, que ello obedece a que el consignatario de las mercancías no ha activado a la administración de aduanas en forma eficiente para lograr que se declare el levante de las mercancías, así la "necesidad de la

aduanera se convierte en una prestación de servicios al particular".⁶ Y entonces se debe pagar la cuota que por derecho de almacenaje fija con base en el artículo 499 la tarifa expedida por el Ejecutivo Federal.

De lo anterior se puede concebir que en la medida que la administración aduanera pueda agilizar el trámite de las diferentes operaciones, el tiempo de libre almacenaje se reducirá, lo que en la especie no sucede, pues la reforma a la fracción II del artículo 498 amplía el plazo para las operaciones de exportación y de tráfico de cabotaje a treinta días naturales contados a partir de la fecha en que la aduana reciba las mercancías.

A manera de conclusión se puede afirmar que la reforma del precepto no toma en cuenta los razonamientos que para fundamentar la figura aduanera del libre almacenaje impera a nivel mundial; no se concibe que se amplíe el plazo para la realización de los trámites aduaneros de exportación o de tráfico de cabotaje, pues resultaría que en la época actual estas operaciones se han complicado.

La modificación no es congruente con los avances del comercio exterior de nuestro país, ni con el fundamento que a nivel internacional tiene esta figura; presenta además una contradicción con los procedimientos que para agilizar las operaciones aduaneras expidió el titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, según acuerdo número 101-409 publicado en el *Diario Oficial* de fecha 27 de noviembre de 1980.

Artículo 541. Este artículo se encuentra ubicado en uno de los capítulos más conflictivos del Código aduanero que se titula "De la venta de las mercancías", del que generalmente han derivado innumerables problemas, tanto por parte de las autoridades como de los particulares: mientras las primeras han vendido o donado mercancías secuestradas que a la postre la autoridad jurisdiccional ordena su devolución, los segundos al amparo de los documentos de venta expedidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público han introducido mercancías similares en forma ilegal.

Mediante la reforma se suprime del precepto la mención relativa a que antes de la venta de las mercaderías por parte de las autoridades aduaneras quien tuviera personalidad legal podría recuperarlas mediante el pago del crédito fiscal que se adeuda.

Las mercancías que pasan a propiedad del fisco federal porque son abandonadas o se encontraban ilegalmente en el país y han sido secuestradas ya no se venden, ni tampoco son objeto de remate como lo

⁶ Enrique Loera, Jorge, director de la Escuela Nacional de Capacitación Aduanera entrevista personal.

dispone el Código aduanero en el título XIII, capítulo IV. Actualmente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público dona estas mercancías al FONAPAS, hecho este último no autorizado por las disposiciones del Código aduanero.

Del nuevo texto que dice en su parte respectiva "Antes que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público *disponga* de las mercancías..." se pretende incluir la atribución a esa dependencia para que además de vender la mercancía también pueda donarla. Sin embargo, no se tomaron en cuenta dos hechos esenciales:

i) El Artículo 541 se encuentra dentro del capítulo que refiere a la venta de las mercancías. Mediante una interpretación congruente del mismo, los preceptos del capítulo han de referirse a regular la venta y no la donación, por lo que independientemente del cambio de redacción al artículo, éste deberá interpretarse como referido únicamente a la venta de mercancías.

ii) Por otra parte, el 30 de diciembre de 1961 se publicó en el *Diario Oficial* de la Federación el decreto de 29 del mismo mes y año, que reformó y adicionó diversos artículos del Código aduanero. Entre los preceptos que sufrieron modificaciones se cuentan diecisiete de los veintitrés artículos que constituyen el capítulo que se ha tratado en estos comentarios; la modificación tuvo como efecto, primeramente, modificar la denominación del capítulo de "Remates" por la "De la venta de las mercancías", y consecuentemente permitir que las autoridades hacendarias pudieran realizar ventas directas de las mercancías y en forma excepcional se llevaron a cabo remates por el sinnúmero de problemas que se habían presentado, *v. g.* concurrían poderosos grupos económicos en detrimento de los medianos y pequeños comerciantes.

La reforma tuvo que llevarse a cabo en casi la totalidad de los preceptos del capítulo relativo, inclusive en la denominación del mismo; esto fue así para que existiera congruencia en la intención perseguida por la reforma. Se dio una solución a fondo, con una visión jurídica precisa.

No es suficiente modificar unas cuantas palabras para cambiar el contenido de un artículo o de todo un capítulo, es necesario tener una visión objetiva del problema y prever sus consecuencias, de otra manera únicamente se estará parchando un texto legal que aunque antiguo fue elaborado por expertos. Es una puerta abierta para que puedan surgir violaciones por parte de las autoridades.

A manera de conclusión para que las autoridades hacendarias tuvieran atribuciones distintas de las establecidas en el título XIII, capítulo IV del Código aduanero como la posibilidad de donar mercancías

propiedad del fisco federal, sería necesario una reforma a fondo de los conceptos relativos previendo una serie de consecuencias como los requisitos a cumplir para otorgar la donación, quiénes pueden recibirla, etcétera. Por lo tanto, en la actualidad la Secretaría de Hacienda y Crédito Público está realizando donaciones a favor de FONAPAS o de cualquier otra institución sin existir las normas que las regulen.

Artículo 570, fracción IV. Este precepto establece diversas hipótesis que se consideran como infracción de contrabando. La fracción reformada se refería a la ocultación del valor comercial de las mercancías que servía como base gravable para la aplicación de los impuestos *ad valorem*.

La modificación tiene su fundamento en la Ley de Valoración Aduanera de la Mercancía de Importación, que en su artículo 15 estatuye las sanciones a que dará lugar la ocultación del valor normal de las mercancías, pero que de ninguna manera se concibe como contrabando; aunado a ello el artículo segundo de los transitorios de la ley derogó todas las disposiciones que se opusieran a la misma.

Debido a lo anterior, la fracción IV del precepto dejó de tener aplicación por lo que se refiere a la importación, pues para el sistema de valor en aduana de las mercancías la ocultación del valor comercial no tiene trascendencia esencial si el importador declara correctamente el valor normal que será el que sirva como base gravable para la fijación de los impuestos. De esta manera, la fracción que se comenta sólo tenía aplicación para las operaciones de exportación; sin embargo, se presentaron ante la Dirección General de Aduanas casos de ocultación de valor que continuaron sancionándose indebidamente como contrabando; para evitarlo se reformó la fracción especificando que se trata de ocultación de valor a la exportación.

La reforma soluciona el problema planteado, pero da lugar al surgimiento de otro; a la importación, la infracción de ocultación de valor no es sancionada como contrabando y a la exportación este mismo acto da lugar a considerarlo como tal.

Artículo 576. Desde que el Código aduanero entró en vigor el 1.º de abril de 1952, este artículo no había sufrido ninguna modificación, por lo que se presentaba la imperiosa necesidad de adecuarlo a la realidad actual.

El precepto contempla una excepción en beneficio de los particulares que incurrir en la infracción de contrabando al establecer que cuando los impuestos no excedan de cinco mil pesos (antes de la reforma, quinientos pesos) y el infractor pague la totalidad del crédito "tan pronto se le notifique el fallo", no se pondrán los hechos en cono-

cimiento de la Procuraduría General de la República para que inicie el proceso penal.

Se debió aprovechar la reforma para llevar a cabo una del texto del artículo en cuanto a dos aspectos:

i) Que el infractor liquide el crédito "tan pronto" como se le notifique, es decir, en el momento en que tenga conocimiento de la resolución que determine que ha cometido la infracción de contrabando.

En este caso no puede llegarse al punto teórico a que se refiere el Código, sino que se deberá permitir al infractor meditar y analizar detenidamente la resolución y dentro del plazo legal pagar o interponer el recurso respectivo.

ii) El vocablo "fallo" es un arcaísmo, que además no se utiliza ya en el ámbito del procedimiento administrativo; pudo haberse cambiado por el término "resolución".

La modificación presenta un gran aliciente que no se tomó en cuenta en la exposición de motivos del Ejecutivo, tampoco en el dictamen de las cámaras a pesar de su importancia; se evita la doble vía, administrativa y penal, que se sigue en las infracciones por contrabando, mediante la cual se está violando el principio *non bis in idem* contenido en el artículo 23 constitucional; presenta además la posibilidad de evitar la penal corporal y contemplar una solución al problema planteado, más justa y apegada a los principios constitucionales vigentes.

Artículo 598, fracción X. La reforma a este precepto es inexplicable. En efecto, no dice la iniciativa cuál es el sentido de haber agregado a la fracción una frase que por lo demás era obvia. Al texto que se reforma sólo se le cambiaron las palabras "en el caso de que" por la palabra "cuando", lo que es verdaderamente nimio. Y se agregó la frase final "salvo lo dispuesto para los casos a que se refiere el artículo 579 de este código", lo cual es totalmente innecesario. Es claro que en los casos a que se refiere el artículo 579 se debe hacer lo que en él se ordena. La reforma parece tanto más frívola cuanto que en el Código existe gran cantidad de preceptos que reformar y que habrían resultado de una gran utilidad.

Artículo 628, fracción XXI. Tiene por objeto corregir un error con motivo de las reformas del año pasado al Código aduanero que decía: "multa de cinco a cien pesos por los bultos que resulten sobrantes en tráfico aéreo...". Surgía la interrogante siguiente: ¿la multa se aplicaría por cada bulto o por el conjunto de los que resultarían sobrantes? Con la reforma de este año se precisa el caso "...de cinco a cien pesos por cada bulto...".

Artículo 628, fracción XXXVI. La reforma a esta fracción del artículo

628 se relaciona con las modificaciones al artículo 471 comentadas anteriormente. El nuevo texto actualiza una sanción: multa de dos tantos del valor de la mercancía extraviada y cuando no se pueda determinar el valor de mil a cien mil pesos.

Artículo 648. Se adecua a la reforma que en diciembre de 1979 se hizo al artículo 200 del Código aduanero, al aumentar el costo mínimo del valor comercial de las importaciones y exportaciones para exigir la presentación de la factura comercial, de mil a cinco mil pesos, con objeto de hacer congruente la ley con la situación económica que se vivía en el país y de liberar las operaciones menores de este requisito. Aquella reforma no tomó en cuenta las importaciones a las zonas libres, las que conservaron la exigencia del documento cuando el valor excediese sólo de mil pesos. Se subsana la incongruencia. Aprovechando la reforma, se modifican las expresiones "gravadas a su introducción a dichos perímetros o zonas" por las de "cuya importación esté gravada en dichos perímetros o zonas", en un evidente afán de precisión. Se mantiene la mención de los "perímetros libres", que en la actualidad no existen; probablemente se consideró que no valía la pena suprimir su mención porque nada impide que en un futuro vuelvan a implantarse.

III. LEY DE VALORACIÓN ADUANERA DE LAS MERCANCÍAS DE IMPORTACIÓN

Esta Ley, que entró en vigor el 1o. de julio de 1979, es modificada por primera vez con la finalidad de adecuarla a criterios emitidos por la autoridad aduanera, como el caso del artículo 8o. y a la experiencia adquirida en estos primeros años de vigencia.

Artículo 8o. A este precepto se le adiciona un segundo párrafo a efecto de regular en la ley el caso de las mercancías usadas, para las cuales las autoridades habían expedido el oficio núm. 301.31.343, publicado en el *Diario Oficial* de fecha 28 de junio de 1979, que establecía un trámite tan complicado que los importadores optaron por declarar la mercancía como nueva y pagaron los impuestos respectivos.

Ahora, con la nueva modificación, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público dictará reglas de carácter general que señalen los porcentajes de deducción de las mercancías usadas para determinar su valor normal. Las deducciones se realizarán a partir del precio usual de competencia que en la fecha de su llegada al país de las mercancías a valorar tengan mercancías nuevas, idénticas o en su defecto similares.

Artículo 12. La reforma establece que si para declarar el valor de la mercancía se aplica un precio oficial inferior al valor normal, la Se-

cretaría de Hacienda y Crédito Público para determinar el impuesto omitido estará a lo dispuesto por este artículo.

La adición es innecesaria, pues la primera parte del precepto dice que si de la revisión realizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público procede rectificar el valor declarado, lo hará en los términos de ley, sin distinguir que éste derive de la aplicación del precio oficial o no, determinando el impuesto omitido con base en el valor normal. El precepto encuadraba la hipótesis de la nueva modificación.

Artículo 15. A este artículo se le dio una redacción distinta, sufriendo además modificaciones de fondo. Contiene las sanciones aplicables en caso de infracciones a las disposiciones de la ley de valoración;

a) Si el valor declarado es menor que el normal, se cobrarán los impuestos omitidos y se impondrá una multa igual al duplo de los mismos o de aquellos que "se pretendió evadir".

En este primer inciso se debe acotar que en el momento de presentar la declaración de valor ante la autoridad aduanera, el importador se puede encontrar en una de las dos situaciones que se nombran a continuación: que haya declarado correctamente el valor normal, o que en la declaración se asienten hechos falsos. Pero de ninguna manera podrá su actuación quedarse en una mera intención. La declaración ya ha sido presentada. El acto previsto por la ley ha concluido. No existe por lo tanto una mera intención de omitir impuestos.

b) Si el valor declarado es mayor que el normal, se impondrá una multa equivalente al 50% de la diferencia de impuestos pagados en exceso.

La finalidad es evitar la sobrevaloración mediante la cual se puede evadir el impuesto sobre la renta, al aumentarse ficticiamente los costos de una importación. Esta situación se regula en forma similar en algunos otros países como España y Francia donde existe control de cambios de moneda extranjera con la idea primordial de evitar la salida de divisas.

Los hechos anteriores se pondrán en conocimiento de la autoridad competente para efecto de que se determinen otros créditos fiscales omitidos y se apliquen las sanciones administrativas correspondientes, de lo que se infiere un cruce de información de los contribuyentes entre las diversas unidades administrativas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; por primera vez influyen en forma directa los impuestos de importación, en los dos tributos más importantes: renta y valor agregado.

Se exceptúan de lo anterior:

I. Los errores aritméticos, y

II. Cuando el precio de la factura difiera del valor normal pero éste haya sido proporcionado en forma correcta. Definitivamente esta hipótesis no debió adicionarse, pues lo que se sanciona no es la presentación de la factura con un valor inferior o superior al normal, sino que el valor declarado por el importador no corresponda al normal.

Surgen algunos problemas derivados de la modificación:

1. El impuesto de importación y, consecuentemente, el de valor agregado pagado de más deberá ser reintegrado al importador.

2. Si la mercancía no causa impuesto por que la Ley del impuesto general de importación no fija una cuota *ad valorem*, en ese caso aunque el importador haya sobrevalorado la mercancía, no será acreedor a sanción alguna, ya que las modificaciones no lo prevén.

3. En el caso de un importador de buena fe que haya adquirido la mercancía a un precio mayor, el precepto no contempla esta hipótesis.

IV. TARIFA DEL IMPUESTO GENERAL DE EXPORTACIÓN

Los gobiernos de cada país tienen establecida su política comercial de exportación, mediante la cual tratan de favorecer y fomentar las exportaciones nacionales.

Es así que en forma general, a través de los aranceles de exportación, se pretende promover la manufactura nacional, ingresar divisas extranjeras en un grado menor en los países desarrollados, utilizados como fuente de riqueza para la hacienda pública. Lo anterior da lugar a que se pueda afirmar que los aranceles de aduanas van perdiendo su finalidad fiscal de recaudación mediante la fijación de impuestos indirectos, para convertirse en un instrumento de carácter económico.

La tarifa de exportación, como comúnmente se le conoce en nuestro país, es una nomenclatura arancelaria en la que se puede y debe clasificarse cualquier mercancía, fijando también los impuestos respectivos.

La Ley que crea la tarifa del impuesto general de exportación de 17 de diciembre de 1974, publicada en el *Diario Oficial* del día 23 del mismo mes y año, entró en vigor el primer día del año de 1975.

La estructura de la tarifa de exportación es similar a la de la Ley del impuesto general de importación, ambas adoptan el sistema de la nomenclatura arancelaria del Consejo de Cooperación Aduanera, desde el año de 1964. Motivo que da lugar a que la clasificación de cualquier mercancía sea semejante en una u otra ley. El sistema asegura una "clasificación metódica y lógica de las mercancías en el comercio internacional, destinando a cada una un lugar apropiado y que éste sea el

mismo en todos los aranceles de aduanas",⁷ no sólo a nivel nacional sino también internacional.

A partir del 31 de marzo de 1980 entraron en vigor las modificaciones llevadas a cabo a la Ley del impuesto general de importación publicadas en el *Diario Oficial* del día 31 de diciembre del año citado, con objeto de ponerla al día con relación a las reformas llevadas a cabo por el Consejo de Cooperación Aduanera, evitando así que puedan existir obstáculos en el comercio exterior de nuestro país. En esta fecha se rompe la armonía y uniformidad en la estructura fundamental de los dos aranceles, el de importación y el de exportación.

La exposición de motivos del proyecto de reformas del Ejecutivo a la tarifa de exportación, enviado al Congreso, dice en su parte conducente, respecto de lo afirmado anteriormente: "es necesario introducir en esta ley dicha reforma con el propósito de que un mismo precepto legal norme la clasificación de los productos de nuestro comercio exterior, tanto en la importación como en la exportación". El dictamen rendido por las Comisiones Unidas de Aranceles y Comercio Exterior y de Estudios Legislativos se pronuncia en los mismos términos.

Con estas modificaciones se pone de manifiesto el adelanto de las disposiciones arancelarias de nuestro país, generalmente al día con las modificaciones que realiza el Consejo de Cooperación Aduanera de Bruselas.

José OTHÓN RAMÍREZ

⁷ Ramírez, José Othón, *op. cit.*, *supra* nota 1 p. 1079.