

NI GA 11/2019 DE 16 DE SEPTIEMBRE, SOBRE LA NORMA DE TRANSPORTE DIRECTO – LA NORMA DE “NO ALTERACIÓN” O “NO MANIPULACIÓN”

INTRODUCCIÓN

Todos los regímenes preferenciales, acuerdos o regímenes unilaterales de la UE contienen en sus normas de origen una disposición concreta que exige, en principio, que las mercancías que hayan adquirido el origen preferencial deben ser transportadas desde el territorio del país socio/beneficiario exportador al territorio aduanero de la Unión Europea (y viceversa) sin pasar por el territorio de ningún tercer país.

No obstante, se permite que dichas mercancías atraviesen un país tercero, incluso con transbordo o depósito temporal en él, sin que pierdan el carácter originario preferencial, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- Que permanezcan bajo la vigilancia de las autoridades aduaneras del país de tránsito o de depósito y
- Que no sean objeto de operaciones distintas de las de descarga, carga o cualquier otra destinada a mantenerlas en buen estado.

La finalidad de esta disposición es garantizar que las mercancías que llegan al país de importación sean las mismas que las que salieron del país de exportación, y que, por tanto, no han sido sustituidas por otras o han sido sometidas a procesos que alteren su carácter originario.

Esta disposición se materializa en la conocida **norma del transporte directo**, que se recoge en la mayoría de las normas de origen de los regímenes preferenciales de la UE.

Esta norma exige en todo caso la presentación de una prueba que justifique el transporte directo, que generalmente resulta difícil de obtener, por lo que algunas mercancías que van acompañadas de una prueba de origen válida no pueden beneficiarse realmente del trato preferencial.

De ahí que, en el reglamento (UE) nº 1063/2010, que modificó el reglamento de aplicación del Código Aduanero Comunitario (CEE) nº 2454/1993, introduciendo la reforma de las reglas de origen del sistema de Preferencias Generalizadas (**SPG**), esta norma del transporte directo se sustituyó por la **norma de no alteración o no manipulación** (Art. 74), también llamada de **no modificación**, que proporciona mayor simplicidad y flexibilidad.

NI GA 11 /2019 de 16 de septiembre, sobre la norma de transporte directo – la norma de “no alteración” o “no manipulación”

En efecto, esta nueva norma se basa en el **Principio de identidad** que presupone que las mercancías declaradas a libre práctica en la UE son exactamente las mismas que se exportaron del país beneficiario, por tanto, no es necesario exigir ningún justificante para acreditar que las mercancías no han sufrido ninguna alteración ni transformación durante su transporte o su almacenamiento en un tercer país, salvo que la aduana tenga motivos para creer lo contrario.

Además, permite que se pueda efectuar el fraccionamiento de los envíos en el/los país/es de tránsito, siempre que las mercancías permanezcan bajo control aduanero.

Aunque la intención es ir introduciendo esta norma de no alteración en las normas de origen de los nuevos acuerdos preferenciales que suscriba la UE y en las modificaciones que se operen de los existentes, el proceso está sujeto a la negociación con el correspondiente país socio, por lo que es lento y sujeto a la aceptación del país socio

NORMA DE TRANSPORTE DIRECTO

El importador debe poder demostrar, en todo caso, que se cumplen las condiciones que exige esta norma; de lo contrario, las autoridades aduaneras de importación denegarán el trato preferencial, con independencia del carácter originario de las mercancías.

Las pruebas de que se cumplen las condiciones del transporte directo pueden aportarse de la siguiente manera:

- un documento único de transporte que cubra el paso del país exportador al país importador a través del país de tránsito;
- un certificado (denominado "certificado de no manipulación") expedido por las autoridades aduaneras del país de tránsito:
 - i) una descripción exacta de los productos;
 - ii) las fechas de descarga y carga de las mercancías y, en su caso, los nombres de los buques u otros medios de transporte utilizados, y
 - iii) la certificación de las condiciones en las que permanecieron las mercancías en el país de tránsito;
- cualquier documento de prueba a satisfacción de las autoridades aduaneras del país de importación.

Una particularidad a tener en cuenta es que entre países que forman parte de una misma zona de acumulación se considera que se cumplen las condiciones del transporte directo sin necesidad de justificarlo, por ejemplo, en la zona pan-euro-mediterránea.

Dado que en las Aduanas de la Comunidad europea se han ido producido interpretaciones diferentes en la aplicación de esta norma del transporte directo, la Comisión Europea ha ido comunicando diversas líneas directrices para lograr la aplicación armonizada de dicha norma, las cuales se han ido transmitido por esta Subdirección General de Gestión Aduanera a las Aduanas españolas a través de las tres notas interpretativas siguientes:

- **Nota a Aduanas de 24-03-2003:** sobre consulta de la norma del transporte directo
- **Nota a Aduanas de 19-02-2008:** sobre los justificantes que pueden aceptarse en relación a “cualesquiera documentos de prueba” que se recoge en la **letra c del apartado 2 de la norma de transporte directo.**
- **Nota a Aduanas de 04-12-2009:** sobre documentos que justifican la observancia de los requisitos del transporte directo, Caso de documentos expedidos por las autoridades aduaneras de Estados Unidos (US CUSTOMS and BORDER PROTECTION):

Por su plena vigencia, éstas se incluyen como anexo al final de esta Nota.



transpor direc.pdf



transpor direc I.pdf



Transporte directo II.pdf

NORMA DE "NO ALTERACIÓN" O "NO MANIPULACIÓN"

Esta norma añade que se admite la división de los envíos y las operaciones de adición o colocación de marcas, etiquetas, precintos o cualquier otra documentación que garantice el cumplimiento de los requisitos nacionales específicos, además de las que permite la norma del transporte directo (descarga, recarga o cualquier operación destinada a conservar las mercancías en buen estado).

Asimismo, incluye que se considerará que se han cumplido los requisitos que se exigen a menos que las autoridades aduaneras tengan razones para creer lo contrario. En tales casos, puede exigirse a los importadores que presenten pruebas del cumplimiento, que pueden ser los documentos mencionados para el transporte directo.

Además, también podrán presentarse otras pruebas de hecho o concretas basadas en el marcado o la numeración de los bultos o en cualquier otra prueba relacionada con las propias mercancías.

A fecha de elaboración de esta Nota, esta norma de no manipulación está estipulada en los regímenes preferenciales siguientes:

- **Japón, artículo 3.10** del [Acuerdo](#) entre la UE y Japón relativo a una asociación económica, publicado en [DOUE](#) serie [L 330 de 27-12-18](#), p 3
- **PTU, artículo 18 Anexo VI** de la [Decisión 2013/755/UE](#) del Consejo, relativa a la [asociación de los países y territorios de ultramar](#) con la UE, publicada en ([L 344 de 19-12-13](#), p 1)
- **SADC, artículo 15 del protocolo 1** del [Acuerdo de Asociación Económica](#) (Comunidad para el Desarrollo del África Meridional), publicado en [DOUE](#) serie [L 250 de 16-09-2016](#), p 3
- **SPG, artículo 43** del [Reglamento Delegado \(UE\) 2015/2446](#), publicado en [DOUE](#) serie [L nº 343 de 29-12-15](#), p 1.

En el acuerdo CETA (Canadá), la norma presenta aproximación, pero las autoridades aduaneras pueden exigir al importador que justifique las condiciones del transporte sin necesidad de tener duda fundada.

- **Canadá, artículo 14** (Transporte a través de un tercer país) **y 22** (Prueba de transporte a través de un tercer país) **del Protocolo sobre normas de origen del Acuerdo CETA**, publicado en [DOUE](#) serie [L-11 de 14-1-17](#), p 23

Madrid, 16 de septiembre de 2019

La Subdirectora General de Gestión Aduanera

Nerea Rodríguez Entremonzaga

(Documento firmado electrónicamente)

ANEXO

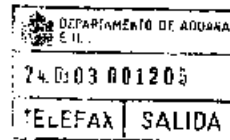
Nota a Aduanas de 24-03-2003:



Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales

DEPARTAMENTO DE ADUANAS E IMPUESTOS ESPECIALES
SUBDIRECCION GENERAL DE GESTION ADUANERA

Nº DE TELEFONO: 91 - 728 94 50
Nº DE FAX: 91 - 358 31 72



FAX

A: JEFES DEPENDENCIAS REGIONALES DE ADUANAS E I.I.EE.
- con traslado a todas las Aduanas de su demarcación

DE: SUBDIRECCION GENERAL DE GESTION ADUANERA

FECHA: 14 de Marzo de 2003

Nº TOTAL DE PAGINAS: -3-

ASUNTO: *Consulta norma de transporte directo.*

La norma de transporte directo se recoge, con idénticos términos en cuanto a las condiciones a satisfacer y a las pruebas que pueden presentarse para justificar su cumplimiento, en todas las Disposiciones, Anexos y Protocolos sobre la definición del concepto de productos originarios y los métodos de cooperación administrativa, de los regímenes autónomos y acuerdos preferenciales concedidos o suscritos por la Comunidad Europea.

Así, al respecto, para el régimen autónomo del SPG el Art. 76 del Reglamento 2454/93 de aplicación del Código aduanero establece:

"1. Se considerarán transportados directamente desde el país beneficiario a la Comunidad o desde la Comunidad a dicho país beneficiario:

- a) los productos que hayan sido transportados sin atravesar el territorio de ningún otro país, excepto, en caso de aplicación del artículo 72, de otro país del mismo grupo regional;
- b) los productos que, en una sola expedición, sean transportados a través del territorio de países distintos del país de exportación beneficiario o de la Comunidad, en su caso con tránsito o depósito temporal en esos países, siempre que los productos hayan permanecido bajo la vigilancia de las autoridades aduaneras del país de tránsito o depósito y no se hayan sometido a otras operaciones distintas de, a descarga, la carga o cualquier otra operación que tenga por objeto mantenerlos en buen estado;

Avda. de San Castellano, 17
28071 Madrid
Tel 91-728 94 50
Fax 91 - 3582005 - 3582170

- c) los productos transportados a través del territorio de Noruega o Suiza y a continuación reexportados total o parcialmente a la Comunidad, con tal de que hayan permanecido bajo la vigilancia de las autoridades aduaneras del país de tránsito o depósito y no se hayan sometido a otras operaciones distintas de la descarga, carga o cualquier otra que tenga por objeto mantenerlos en buen estado;
- d) los productos cuyo transporte se efectúe sin interrupción por conducciones que atraviesen el territorio de países distintos del país beneficiario o de la Comunidad.
2. La prueba de que se cumplen las condiciones fijadas en las letras b) y c) del apartado 1 se podrá acreditar mediante la presentación a las autoridades aduaneras competentes de:
- a) un documento único de transporte al amparo del cual se haya atravesado el país de tránsito; o
- b) una declaración expedida por las autoridades aduaneras del país de tránsito que contenga:
- una descripción exacta de los productos,
 - la fecha de descarga y carga de los productos y, en este caso, los nombres de los buques u otros medios de transporte utilizados,
 - la certificación de las condiciones en las que permanecieron los productos en el país de tránsito; o
- c) en ausencia de ello, cualesquiera documentos de prueba.”

Se ha constatado el hecho de que se están produciendo interpretaciones divergentes en la aplicación de la norma que nos ocupa, por parte de las Aduanas españolas. Por lo que a los efectos de unificar criterios, se ha elevado consulta a los servicios competentes de la Comisión europea, que se ha pronunciado, al respecto, en las líneas directrices siguientes:

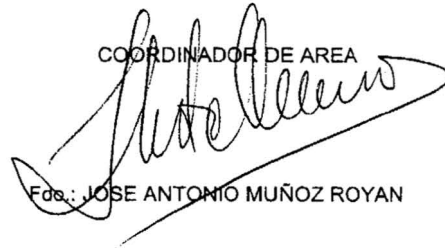
- El documento de transporte único, al que hace referencia el Art. 78.2.a, es considerado como una prueba aceptable, ya que salvaguarda los intereses del propietario de las mercancías al representar un contrato entre éste y un transportista, por el cual este último asume la responsabilidad de un transporte seguro de los bienes. En dicho documento **debe mencionarse claramente el lugar de transbordo.**
- Un certificado de “no manipulación”, de conformidad con el Art. 78.2.b, es aceptable porque es un documento de un organismo oficial.
- Una prueba alternativa, presentado bajo cobertura del Art. 78.2.c, debe ofrecer la misma capacidad probatoria que la otorgada por un documento de transporte único o un certificado de no manipulación.

Avda. de Llano Castellano, 17
28071 Madrid
Tel 91- 728 94 50
Fax 91 – 7292065 - 3583172

Asimismo hay que mencionar que son siempre las autoridades aduaneras competentes quienes deben decidir cuándo son aceptables o no documentos alternativos; a modo de ejemplo, dos documentos de embarque no serían suficientes porque el periodo del transbordo no quedaría cubierto; tampoco lo sería una simple declaración del transportista asegurando que las mercancías no fueron manipuladas durante el transporte, dado que la misma no equivale a una declaración emitida por un organismo oficial.

- En aquellos casos en los que no pueda probarse satisfactoriamente que la norma de transporte directo ha sido respetada, la preferencia debe ser rechazada.

COORDINADOR DE AREA



Fds.: JOSE ANTONIO MUÑOZ ROYAN

Avda. de Llano Castellano, 17
28071 Madrid
Tel 91- 728 94 50
Fax 91 - 7292065 - 3583172

Nota a Aduanas de 19-02-2008:



Agencia Tributaria

Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales

SUBDIRECCION GENERAL DE GESTION ADUANERA

Nº DE TELEFONO: 91 - 728 94 50

Nº FAX : 91 729 20 65

FAX



A: JEFES DEPENDENCIAS REGIONALES DE ADUANAS E I.I.EE.
Con traslado a las aduanas de su demarcación

DE: SUBDIRECCION GENERAL DE GESTION ADUANERA
Servicio de ORIGEN – Exp. 39/08

FECHA: 14 de febrero de 2008

Nº PAGINAS: -5-

ASUNTO: *Consulta norma de Transporte directo (ampliación)*

En fecha 24-03-03 y con nº de registro de salida 001205 se remitió telefax con NOTA a las aduanas (se adjunta copia) sobre la interpretación de la norma de transporte directo basada en las directivas comunicadas por la Comisión Europea.

No obstante la citada nota, sigue existiendo en las Aduanas españolas problemas con la aplicación de la norma considerada, en especial, respecto a los justificantes que pueden aceptarse en relación a " **cualesquiera documentos de prueba**" según se recoge en la **letra c** del **apartado 2** de la **norma de transporte directo**.

Las presiones ejercidas por operadores nacionales y Administraciones de los países socios (caso pescado de origen chileno con transbordo en Argentina) ante la Unidad competente de la Comisión han llevado a ésta a recomendar a España **flexibilidad** en la aplicación de esta norma, cuya finalidad es asegurar que las mercancías que llegan a la UE no han sido manipuladas (cambiadas o transformadas) en los países terceros por donde transitan con o sin transbordo. Ello al objeto de adecuarse a la situación actual del sector del transporte internacional.

En este sentido, la Comisión ha indicado que considera cumplidas las condiciones establecidas en el Artículo sobre el transporte directo si se justifica los dos requisitos siguientes:

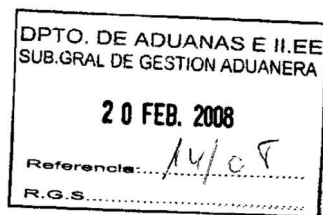
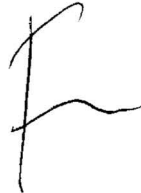
1. Las mercancías han sido transportadas bajo un **procedimiento aduanero de tránsito**, dado que el mismo acredita que las mercancías han permanecido bajo vigilancia aduanera y

Avda. de Llano Castellano, 17
28071 Madrid
Tel 91- 728 94 50
Fax 91 – 7292065 - 3581852

2. Los embalajes y envases llegan marcados con **precintos, etiquetas identificativas desde origen**, con todos los requisitos de trazabilidad (nombre importador, etc.) exigidos por la Comunidad Europea.

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE GESTION ADUANERA

Fdo.: Felipe Rodrigo Serradilla



Avda. de Llano Castellano, 17
28071 Madrid
Tel 91- 728 94 50
Fax 91 - 7292065 - 3581852

Nota a Aduanas de 04-12-2009:

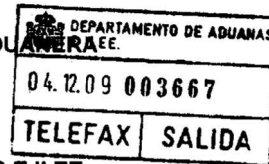


Agencia Tributaria

Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales

SUBDIRECCION GENERAL DE GESTION ADUANERA

FAX



A: JEFES DEPENDENCIAS REGIONALES DE ADUANAS E I.E.E.
Con traslado a las aduanas de su demarcación

DE: SUBDIRECCION GENERAL DE GESTION ADUANERA
Servicio de ORIGEN – Exp.486/09

FECHA: 4 de diciembre de 2009 **Nº PAGINAS:** -5-

ASUNTO: *Consulta norma transporte directo (ampliación II)*

DOCUMENTOS QUE JUSTIFICAN LA OBSERVANCIA DE LOS REQUISITOS DEL TRANSPORTE DIRECTO EN EL COMERCIO PREFERENCIAL DE LA CE CON MÉJICO Y CHILE

Caso de documentos expedidos por las autoridades aduaneras de Estados Unidos (US CUSTOMS and BORDER PROTECTION):

En los respectivos Comités de Cooperación Aduanera de la UE con Méjico (Enero 2009) y Chile (Mayo 2009) se planteó la cuestión del rechazo de las preferencias arancelarias a las mercancías cuyo envío iba acompañado por un documento electrónico expedido por la autoridad aduanera de USA (CBP- Customs Border Protection)

Asimismo, en los sucesivos comités de origen, los EE.MM facilitaron a la Comisión datos y antecedentes sobre la cuestión, en vista de todo lo cual, al objeto de lograr una interpretación uniforme y por consiguiente una aplicación armonizada de la norma en causa, los Servicios de la Comisión presentan las siguientes consideraciones a ser tenidas en cuenta en la aplicación de la norma del transporte directo:

- La lógica que subyace en la norma del transporte directo es la de asegurar que todas las transformaciones y elaboraciones se han llevado a cabo en el país(es) socio(s) y en impedir que las mercancías que no respetan dicha condición se beneficien del tratamiento preferencial. La norma del transporte directo estipula condiciones especiales para cubrir particularmente la situación en la que las mercancías que se envían circulan entre los países socios atravesando un territorio no cubierto por el Art.2 (Acumulación bilateral). En tales casos hay ciertas obligaciones que recaen en el exportador que deben ser satisfechas y la prueba de su cumplimiento debe ser facilitada a solicitud de la aduana.

Avda. de Llano Castellano, 17
28071 Madrid
Tel 91- 728 94 50
Fax 91 – 7292065 - 3581852

- En resumen, las mercancías transportadas de esta forma deben siempre permanecer bajo la supervisión de las autoridades aduaneras. Esto no impide que las mercancías puedan ser descargadas, cargadas o estar sujetas a sufrir operaciones con el objeto de mantenerlas en buen estado. En todos estos casos que conllevan transbordo o almacenamiento temporal en territorios distintos al de las Partes contratantes es necesario justificar que el envío que partió del país de exportación es el mismo que el que llega al país de importación.

La prueba que se requiere puede tomar cualquiera de las dos formas señaladas en el Artículo considerado (transporte directo). En ausencia de un **título de transporte único**, puede ser un documento expedido por las autoridades aduaneras mostrando para el envío el historial de su trayecto y las condiciones bajo las que se ha llevado a cabo la vigilancia. Esta prueba es conocida como el **Certificado de no manipulación**. No obstante, a pesar de estas dos categorías de documentos existe una tercera, categoría más genérica, denominada "**cualquier otro documento de prueba**" la cual fue introducida para evitar el vacío legal y para permitir que cualesquiera otros documentos que tengan calidad suficientes puedan justificar el cumplimiento de los requisitos de la norma del transporte directo.

- En otros términos, la forma de los documentos justificativos es de secundaria importancia para los Servicios de la Comisión, y no debe merecer primar sobre el contenido de los mismos.

Por todo ello, a la luz de estas explicaciones, los Servicios de la Comisión desean recomendar que la norma del transporte directo sea interpretada de tal forma que los tipos de documentos (incluso documentos electrónicos) que de una manera suficientemente clara describa las mercancías incluidas en un envío y que permitan determinar que el envío no ha sido alterado o manipulados de manera no autorizada, sea adoptado como prueba del cumplimiento de la norma del transporte directo.

Se adjuntan modelos de documentos autenticados por un código de barras o una perforación con puntos expedidos por el CBP de USA que pueden ser aceptados como documentos que justifican el transporte directo.

Avda. de Llano Castellano, 17
28071 Madrid
Tel 91- 728 94 50
Fax 91 – 7292065 - 3581852

En conclusión, según las consideraciones expuestas se ha reformulado la interpretación dada por los Servicios de la Comisión, aceptada por el Comité del Código de Aduanas – Sección Origen, en el sentido de que dichos documentos que en su día se consideraban no eran válidos para justificar el transporte directo, a la luz de las garantías que ofrecen, puedan ser aceptadas por las Administraciones de Aduanas de los EE.MM como prueba de que las condiciones del transporte directo han sido satisfechas.

EL COORDINADOR DE AREA



Fdo.: Antonio Alarcón Cañones

Avda. de Llano Castellano, 17
28071 Madrid
Tel 91- 728 94 50
Fax 91 – 7292065 - 3581852

27/03 2009 13:14 FAX 917292065 DPTO. ADUANAS 003/008
 24/02 2006 13:33 FAX 915826591 DEPENDENCIA PROVINCIAL 002/005
 915826591

THWEST BROKERAGE CO. FILER CODE DX7 REF# 03-04778
 MEXICO, CA 92231 TRANSPORTATION ENTRY AND MANIFEST
 10.60, 10.61, 123.41, 123.42 OF GOODS SUBJECT TO CBP
 INSPECTION AND PERMIT
 Bureau of Customs and Border Protection
 PORT 2507 FIRST U.S. PORT CALEXICO-EAST
 CODE NO. OF UNLOADING
 PORT OF CALEXICO-EAST DATE

Entry No. 838356993
 Class of Entry T&E (62)
 (T.) (E.) (W.D.) (Drawback, etc.)

Imported or Imported by Importer/IRS # to be shipped
 and via. (Vessel or carrier) (Air number and flight) (Per operations only)
 P Port Director Final foreign destination
 Designee (Per operations only)
 Origin port of loading B/L No. Date of sailing
 Loaded on the (Name of vessel or name and motive power) Flag: DS on 2/18/06 via (Class of cargo) Last foreign port
 Loaded from MEXICO (Country) on (Date) Goods now at (Name of warehouse, sector, box, etc.)

LTAR F I	Description and Quantity of Merchandise Number and Kind of Packages (Describe fully as per shipping papers)	Gross Weight in Pounds	Value (Dollar amount)	Rate	Duty
	640 CTNS FRESH ASPARAGUS AWB# 001-3940-7616 BOL: CORT 838356993001 1# LG 11# JBO DX7-0153966-1 30	7039#	11616		
		VALUES ARE ESTIMATED			
		A			
		QP INBOND AUTHORIZED			

No. Check if withdrawn for Vessel supplies (18 U.S.C. 1309)

CERTIFICATE OF LADING FOR TRANSPORTATION IN BOND AND/OR LADING FOR EXPORTATION FOR 2720 LOS ANGELES IN

WITH THE EXCEPTIONS NOTED ABOVE, THE ABOVE DESCRIBED GOODS WERE:

Loaded to the Carrier Laden on the—
 (Vessel, vehicle, or aircraft)
 which cleared for—
 ON (Date)
 as verified by export records.

To the Inspector: The above-described goods shall be disposed of
 For the Port Director
 Received from the Port Director of the above CBP location the merchandise described in this manifest for transportation and delivery into the custody of the CBP officers at the port named above, all packages in apparent good order except as noted hereon.
 GLAFIRO MOLINA FARMS
 Attorney or Agent of Carrier
 CBP Form 7812 (05/99)

NI GA 11 /2019 de 16 de septiembre, sobre la norma de transporte directo – la norma de “no alteración” o “no manipulación”

Bot #59

Customs Bot
46

OMB No. 1651-0003 Exp. 12-31-2010

**TRANSPORTATION ENTRY AND MANIFEST
OF GOODS SUBJECT TO CBP
INSPECTION AND PERMIT**

U.S. Customs and Border Protection

19 CFR 10.60, 10.61, 123.41, 123.42	Entry No. <u>1811642-9</u>	Entry No. <u>826581814</u>
Port <u>5301 - Houston</u>	U.S. Customs and Border Protection	Class of Entry <u>WD IE</u>
Date <u>02/21/2009</u>	U.S. Customs and Border Protection	(I.T.) (T.E.) (WD, IE) (Drawback, etc.)

PORT OF Houston, TX FIRST U.S. PORT OF UNLADING Houston, TX

Any text that scrolls will not print

Entered or Imported by _____ Importer/IRS # _____ to be shipped

In bond via Texas Marine _____ consigned to _____

(G.H.L. number) (Vessel or carrier) (Car number and initial) (Port or station)

CBP Port Director 5301 - Houston Final foreign destination 47092 - Tarragona Spain

(For exportations only)

Consignee _____ Tarragona, Spain

(All CBP port of exit or destination)

Foreign port of lading Coatzacoalcos Ver, Mexico B/L No. TMMDTKOLM138N001 Date of sailing 02/17/2009

(Above information to be furnished only when merchandise is imported by vessel)

Imported on the _____ Flag _____ on 02/21/2009 via Coatzacoalcos

(Name of vessel or carrier and motive power) (Date imported) (Last foreign port)

Exported from Mexico on 02/17/2009 Goods now at LBC Seabrook

(Country) (Date) (Name of warehouse, station, pier, etc.)

Marks and Numbers of Packages	Description and Quantity of Merchandise Number and Kind of Packages (Describe fully as per shipping papers)	Gross Weight in Pounds	Value (Dollars only)	Rate	Duty
N/A	<p>251, 062 LBK - _____</p> <p>Hazardous Material</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Beginning Quantity - _____ LBK</p> <p>Withdrawal Quantity - _____ LBK</p> <p>Ending Quantity - 0 LBK</p> <p>This is a Chemical and will be withdrawn from a bonded tank into a tank onboard the _____ tanker.</p>	553,496.31		Free	\$0.00

G.O. No. _____ Check if withdrawn for Vessel supplies (19 U.S.C. 1309)

CERTIFICATE OF LADING FOR TRANSPORTATION IN BOND AND/OR LADING FOR EXPORTATION FOR

5301 - Houston

(Port)

WITH THE EXCEPTIONS NOTED ABOVE, THE WITHIN-DESCRIBED GOODS WERE:

Delivered to the Carrier named above, for delivery to the CBP Port Director at destination sealed with CBP seals Nos. _____ or the packages (were) (were not) labeled, or corded and sealed.

Laden on the- _____ (Vessel, vehicle, or aircraft) which cleared for- 47092 - Tarragona on 03/11/2009 (Date) as verified by export records.

(Inspector) _____ (Inspector) _____ (Date) _____ (Date) _____

I truly declare that the statements contained herein are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Entered or withdrawn by _____

BDP International

ATTY-IN-FACT

Leoncio Lopez

281-233-4743

To the Inspector: The above-described goods shall be disposed of _____

For the Port Director

Received from the Port Director of the above CBP location the merchandise described in this manifest for transportation and delivery into the custody of the CBP officers at the port named above, all packages in apparent good order except as noted hereon.

Texas Marine - Ricky Foster Nicholas Reed

X _____ Attorney or Agent of Carrier

CBP Form 7512 (03/08)

NI GA 11 /2019 de 16 de septiembre, sobre la norma de transporte directo – la norma de “no alteración” o “no manipulación”