

RESILIENCIA EN LA DISRUPCIÓN
DE LA CADENA DE SUMINISTROS

NUEVA DIRECCIÓN GENERAL DE
PROCESAMIENTO ELECTRÓNICO DE DATOS

RETOS PRESENTES Y FUTURO
PARA PUERTOS Y NAVÍOS

estrategia **ADUANERA**®

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR



LAZARO CARDENAS

PUERTO DE CLASE MUNDIAL

www.estrategiaduanera.mx

MÉXICO 2022

\$100.00



00118

7 52435 78077 3



TLC-G2 MÉXICO-COLOMBIA

NEGATIVAS DEL REGISTRO EN EL ESQUEMA DE
CERTIFICACIÓN DE EMPRESAS MODALIDAD IVA E IEPS

CARACTERÍSTICAS DEL AGENTE ADUANAL,
QUE DEBE CONSIDERAR LA LEGISLACIÓN

DIPLOMADO EN COMERCIO EXTERIOR, operación aduanera y logística

Lo que aprenderás en nuestro
diplomado no lo encontrarás en
ningún lugar.

¡CONOCIMIENTO EN ACCIÓN!



INICIO
03
AGOSTO

Más de 70 hrs de alta capacitación

- ▶ 12 grandes módulos
- ▶ Totalmente en línea

COSTO

\$30,000+IVA

PROMOCIÓN

Pregunta por
nuestras BECAS
de apoyo

DIPLOMADO AVALADO POR:

Módulos

Miércoles y jueves
16:00 hrs, hora CDMX

INSCRÍBASE HOY

ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

☎ 22 2735 0518

📍 /universidad ISIDÉ 🐦 @universidad ISIDÉ

Módulos



03-04 | AGOSTO **Valoración Aduanera**

Imparte: Dr. Balam Lammoglia R.
Socio de la firma Lammoglia Riquelme & Asociados



10-11 | AGOSTO **Clasificación Arancelaria**

Imparte: Mtro. Rubén González Contreras
Representante de México ante la Organización Mundial de Aduanas (OMA)



17-18 | AGOSTO **Medios de Defensa en Materia Aduanera**

Imparte: Dr. Armando Melgoza R.
Socio Fundador y Director del Despacho MFB Asesores Corporativos S.C.



24-25 | AGOSTO **Impuestos al Comercio Exterior**

Imparte: Mtro. Julio Cuevas Castro
Director jurídico de Grupo Gestoralia



31 | AGOSTO - 01 | SEPT **Decreto IMMEX**

Imparte: Lic. Víctor Hugo Vázquez Pola
Socio Fundador y Director de la firma Víctor Hugo Vázquez Pola



07-08 | SEPT **Despacho Aduanero de Mercancías**

Imparte: Lic. José Domínguez M.
Director y Agente Aduanal del Grupo Cargo y Logística S.A. de C. V.



21-22 | SEPT **Delitos, Infracciones y Sanciones Aduaneras**

Imparte: Erick Fimbres Ramos
Director General de la firma Fimbres Soluciones Fiscales S.C.



28-29 | SEPT **Procedimientos Aduaneros**

Imparte: Mtro. Alejandro Espadas Martínez
Director de la firma ESKA Consultores y Asesores S.C.



05-06 | OCT **Tratados Internacionales**

Imparte: Mtro. Gustavo Uruchurtu Chavarín
Socio Director de la firma Uruchurtu & Abogados Consultores S.C.



12-13 | OCT **Incoterms**

Imparte: Mtro. Javier Balbín Botello
Consultor Internacional. Fundador y CEO de Acroasis.net



19-20 | OCT **Logística Internacional**

Imparte: Mtro. Oscar Bazán Velasco
Jefe de Relaciones Gubernamentales y Comunicación, de China Harbour Engineering Company (CHEC)



26-27 | OCT **Tecnologías de la Información para el Comercio Ext.**

Imparte: Dr. Héctor Hugo Juárez Allende
Juez del Tribunal Fiscal de la Nación Argentina

estrategia ADUANERA®

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

I. Daniel Guzmán Santander

DIRECTOR GENERAL

Ana Rojas Sánchez

DIRECCIÓN OPERATIVA

Luis Antonio Xaltenco Alonso

DIRECCIÓN DE ARTE

Sara Raquel Rivera Rojas

DIRECCIÓN DE EA DIGITAL

Víctor Galicia Montiel

EDITOR EN JEFE

José Guzmán Montalvo

PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

COLABORADORES & CONSEJEROS EDITORIALES

Alejandro E. Espadas Martínez	Juan Manuel Jiménez Illescas
Alejandro García Seimandi	Juan José Paullada Figueroa
Alejandro Ramos Gil	Julio César Cuevas Castro
Armando Melgoza Rivera	Karina Sánchez Márquez
Balam Lammoglia Riquelme	Lourdes Moreno Quinn
Carlos Romero Aranda	Luis Carlos Moreno Durazo
Carlos Novoa Mandujano	Manuel Luciano Hallivis Pelayo
Cecilia Montaña Hernández	Pablo Emilio Guerrero Peimbert
Chang Beom Kim	Pedro Alberto Ibarra Melchor
Daniel Cabrera Hernández	Pedro Trejo Vargas
Fanny Angélica Euran Graham	Raúl Sahagún Ayala
Fauzi Hamdan Amad	Ricardo Koller Revueltas
Federico Schaffler González	Ricardo Santoyo Reyes
Francisca Múyotl Hernández	Rogelio Cruz Vernet
Georgina Estrada Aguirre	Roberto Carlos Salazar
Gustavo A. Uruchurtu Chavarrín	Roberto Serralde Rodríguez
Héctor Alejandro Gutiérrez Fuentes	Rubén Darío Rodríguez Larios
Héctor Francisco Bravo Sánchez	Rubén González Contreras
Héctor Landeros Almaraz	Sandra Maldonado Flores
Jorge Alberto Lagos Ramón	Theany Berumen Pérez
José Alberto Campos Vargas	Víctor Hugo Vázquez Pola
José Alberto Ortúzar Cárcova	

CORRESPONSALÍAS

WASHINGTON	Javier Amieva
NUEVA YORK	Luis Parra
URUGUAY	Mario Lev Burcikis
COSTA RICA	Margarita Libby H.
ESPAÑA	Alejandro Arola García

STAFF CORPORATIVO

ATENCIÓN A CLIENTES	Rosa María Valencia Alquicires
FOTOGRAFÍA	Jorge Aponte Álvarez
RELACIONES PÚBLICAS	Grisell Pérez Castillo
WEB MASTER	Fernando Mireles López
INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	Salvador de la Barrera Von Schmeling
PASANTE EN COMERCIO INT.	Daniela Ramírez Reyes
PASANTE EN COMERCIO INT.	Cintia Hernández Asención

SEGOB
Promedio de circulación
pagada mensual 34,322
ejemplares
Certificada por SEGOB

PUBLICACIÓN INSCRITA EN
DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIOS IMPRESOS
PADRÓN NACIONAL DE
MEDIOS IMPRESOS

andime
Publicación Certificada por
la Asociación Nacional de
Dictaminadores de Medios

CORPORATIVO
IDGS
Asociación & Distribución de Grupos de Empresas

MEDIO INTEGRANTE DEL
CONSEJO DE LA COMUNICACIÓN
Voz de las empresas

PUBLICACIÓN OFICIAL DE
CENCOMEX
Centro Nacional de Comercio Exterior

ESTRATEGIA ADUANERA. La Revista Mexicana de Comercio Exterior. Publicación Bimestral editada por: SEI SOLUCIONES EMPRESARIALES INTEGRALES, SC. Oficinas Generales: Avenida Malintzi No.23, Zona Industrial Malintzi, C.P. 72210, Puebla, Pue., Teléfono (222) 129.2597, 129.70.80 Editor Responsable I. Daniel Guzmán Santander. Certificado de depósito de derechos al uso exclusivo ante la SEP 04-2008-040811134200-102. Año XVI, Edición Julio-Agosto 118. IMPRESIÓN: Prepprensa Digital SA de CV, Caravaggio 30, Col. Mixcoac, México DF 03910. Tel. 55 5611 9653. Distribución a cargo de Comercializadora GBN S.A. de C.V., Federico Dávalos # 35 entre Manuel Salazar y Puente de Guerra, Col. San Juan Tihuaca, Del. Azcapotzalco, México D.F. C.P. 02400. Los artículos firmados son responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente el punto de vista de Estrategia Aduanera. Todos los derechos reservados, prohibida la reproducción total o parcial, incluyendo cualquier medio electrónico o magnético, sin el permiso escrito del editor, ESTRATEGIA ADUANERA, La Revista Mexicana de Comercio Exterior es Marca Registrada.

Los anuncios y publicidad son propiedad y responsabilidad de los anunciantes. El contenido de esta publicación tiene un propósito exclusivamente informativo y no deberá ser considerada como la opinión directa o relativa de ESTRATEGIA ADUANERA, La Revista Mexicana de Comercio Exterior, sino de sus autores.

En ningún caso ESTRATEGIA ADUANERA, la Revista Mexicana de Comercio Exterior, sus sociedades o corporaciones vinculadas, ni los socios, agentes o empleados, serán responsables de ninguna decisión o medida tomada confiando en la información contenida en esta publicación, ni de ningún daño directo, indirecto, especial o similar.



G.T.A.

Agencia Aduanal



Somos una empresa integradora de soluciones en comercio exterior, contamos con las mejores tarifas para trámites de importación, exportación e intercambios comerciales.

CONTAMOS CON UNA AMPLIA GAMA DE SERVICIOS EN MATERIA FISCAL Y ADUANERA, QUE NOS PERMITEN FACILITAR SUS OPERACIONES

SERVICIOS

- Gestión de Compras
- Trámites Aduanales
- Asesoría de Comercio Exterior
- Defensa Fiscal
- Logística Puerta a Puerta
- Forwarding

DIRECCIÓN

González #3525.
Col. Centro
Nuevo Laredo, Tamps, CP. 88000

CONTACTO



+52 (867) 714-3435 / 52 (867) 712-1499



A.A Carlos Fco. Cruz: carlos.cruz@gtaduanales.com
A.A. Manuel Cárdenas: manuel.cardenas@gtaduanales.com
Lic. Gerardo Castro: gerardo.castro@gtaduanales.com
Lic. Esau Menchaca: esau.menchaca@gtaduanales.com



EDITORIAL

Los puertos marítimos son interfaces de suma importancia ya que tienen conexiones con rutas terrestres y aéreas para formar redes multimodales que faciliten el traslado de mercancías, apuntando a una creciente integración y competitividad dentro de las cadenas logísticas, del mismo modo juegan un papel fundamental al ser la puerta de entrada y salida para todas las importaciones y exportaciones dirigidas al mercado internacional.

Los puertos son capaces de atender flujos marítimos comerciales y turísticos en los que operan diversas empresas, por lo que es necesario regular estas instalaciones y contar con la presencia de autoridades marítimas, aduaneras y arancelarias. Para el crecimiento de la economía mexicana, el sistema portuario nacional ha desempeñado un papel primordial y ha fungido como un pilar para el desarrollo industrial, siendo una fuente de valor y fortaleciendo relaciones comerciales.

En México, la Dirección General de Puertos y Marina Mercante es la autoridad en materia de puertos, tiene la función de impulsar su crecimiento, tramitar las concesiones, permisos y autorizaciones, autorizar o construir obras portuarias marítimas y de dragado, asimismo establecen bases de regulación tarifaria y autoriza los programas maestros de desarrollo portuario.

Entre los puertos más importantes se encuentra el Puerto de Manzanillo llamado "Dos Bocas", situándose en el primer lugar de la lista de puertos de México, su ubicación geográfica privilegiada lo convierte en el vínculo más importante entre el corredor comercial principal del país; el Puerto de Lázaro Cárdenas, es uno de los puertos con mejores instalaciones disponibles; el Puerto de Veracruz, fue clave para la expansión de la economía mexicana y se posiciona como uno de los principales exportadores a nivel mundial; el Puerto de Altamira, más de la mitad de la carga en este puerto tiene su origen o destino en la zona noreste y/o centro del país y el Puerto de Ensenada, que es uno de los centros de transporte marítimo más importantes para el intercambio de la industria maquiladora en América.

Hoy en día, la infraestructura portuaria nacional compite por su eficiencia con puertos líderes en el mundo y presenta nuevos avances en operaciones de todo tipo. Sin duda alguna, en los últimos años ha destacado por su desarrollo en volúmenes de carga y diversificación de actividades dando como resultado el surgimiento de áreas de oportunidad para la generación de empleos, inversiones, nuevas instalaciones y el desarrollo de proyectos portuarios e industriales, impulsando el intercambio comercial a través de una mayor competitividad.

El editor

LA VISIÓN DE FUTURO DE GRUPO ADUANAL BLANCO...



...SE CONSOLIDA DÍA CON DÍA

La fundación de Grupo Aduanal Blanco está directamente ligada a la visión de futuro del comercio internacional. Las nuevas tecnologías han generado una avalancha de innovaciones en el sector aduanero y nosotros, hemos evolucionado adaptándonos a esas grandes tendencias. El Grupo cuenta con una estructura de servicios integrales, que permiten cubrir toda la cadena de valor en la importación y exportación de mercancías.

50 AÑOS **GRUPO ADUANAL BLANCO**
EL SERVICIO ES NUESTRA RAZON DE SER



Ciudad de México
Tel. +52 55 5682.5100
lbeagad@lblancoe.com

H. Matamoros, Tamaulipas
Tel. +52 868 813.3333
lbeagad@lblancoe.com

Piedras Negras, Coahuila
Tel. +52 878 783.7730
lbeagad@lblancoe.com

Altamira, Tamaulipas
Tel. +52 833 219.1469
lebgasoc@lblancoe.com

Brownsville, Texas
Tel. +1 956 831.8321
rgf@lblancoe.com

Transportes Matamoros
GOPASA
Tel. +52 868 813.3333
gopasa@lblancoe.com

www.laurablanca.mx

CONTENIDO DE LA EDICIÓN



08

REPORTAJE ESPECIAL

**LÁZARO CÁRDENAS
PUERTO DE CLASE MUNDIAL**

Con 47 años de actividades, el puerto comercial e industrial Lázaro Cárdenas, Michoacán, México; se encuentra ubicado en la zona oeste de la costa mexicana, limitando con los estados de Colima y Guerrero.

ENTREVISTA

18



CREANDO VALOR EN LA INDUSTRIA
DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

✉ Miguel Ángel Andrade Gómez, Director
General de AMANAC

ENTREVISTA

22



EXCELENCIA EN LOGÍSTICA ADUANAL
✉ A.A. Mtro. Oscar Benavides Carrillo

ENTREVISTA

24



SEGURIDAD, SUSTENTABILIDAD,
CALIDAD Y LIDERAZGO
VALORES DE ARCELORMITTAL
✉ Ing. Víctor M. Cairo.

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

26



RESILIENCIA EN LA DISRUPCIÓN
DE LA CADENA DE SUMINISTROS
✉ Dr. Carlos Alfaro Miranda

ANÁLISIS LEGAL

30



CARACTERÍSTICAS Y ESENCIA DEL
AGENTE DE ADUANAS, QUE DEBE
CONSIDERAR LA LEGISLACIÓN
✉ Dr. Pedro Trejo Vargas

TRAMITOLOGÍA ADUANERA

42



NEGATIVAS DEL REGISTRO EN EL ESQUEMA DE
CERTIFICACIÓN DE EMPRESAS MODALIDAD
IVA E IEPS A EMPRESAS IMMEX SERVICIOS
✉ Lic. Jesús Eduardo Rangel Espinosa

ANÁLISIS

46



TLC-G2
MÉXICO – COLOMBIA
✉ Mtra. Ana María Acosta Tabares
y Lic. Juan Carlos Rico Baez

52

LEGALIDAD

NUEVA DIRECCIÓN GENERAL DE
PROCESAMIENTO ELECTRÓNICO DE DATOS
✉ Lic. Grisell Pérez Castillo

54

ACTUALIDAD

RETOS PRESENTES Y FUTUROS
PARA PUERTOS Y NAVÍOS,
EN EL COMERCIO INTERNACIONAL
✉ Dr. Federico Schaffler González

58

DIRECTORIO

ADUANA MARÍTIMA DE LÁZARO CÁRDENAS.
CONOCE A LAS AUTORIDADES CLAVES, PARA
OPTIMIZAR TU COMERCIO EXTERIOR EN
LÁZARO CÁRDENAS



SUCESOS ADUANEROS

SÍGUENOS EN

 /estrategia aduanera

PUERTO LÁZARO CÁRDENAS RECIBE NUEVAMENTE AL BUQUE PORTACONTENEDORES MÁS GRANDE EN ARRIBAR A MÉXICO



El Puerto Lázaro Cárdenas volvió a recibir al buque portacontenedores MSC Amsterdam, la nave más grande en recalar en México. El buque tiene 399 metros de eslora, 54 metros de manga, un calado de 14,5 metros y una capacidad de 16.000 TEU.

La embarcación de bandera Panameña y categorizada por su diseño y tecnología como de última generación, arribó el pasado 2 de junio a la terminal de Hutchison Ports LCT, siendo atendida con 6 grúas de pórtico tipo Super Post Panamax y realizó 2.574 movimientos. Desde Lázaro Cárdenas destacaron que son la única terminal en México que puede recibir este tipo de buques.



MARCAN PICO HISTÓRICO, EXPORTACIONES DE MÉXICO A CHINA

El saldo de las exportaciones de bienes y servicios de México a China cerró el primer trimestre de 2022 en 3 mil 21 millones de dólares, el mayor monto para un periodo similar desde que existen registros. Con esto, China siguió como el tercer país a donde más exporta México, cada vez más cerca de Canadá.

Históricamente, más de 85 por ciento de las exportaciones de nuestro país tienen como destino Estados Unidos, de ahí que múltiples especialistas señalen la urgencia de aumentar los lazos comerciales con más naciones, sobre todo con China.

ADUANAS DE TAMAULIPAS LIDERAN RECAUDACIÓN NACIONAL

Las aduanas ubicadas en el estado de Tamaulipas fueron las que más recaudaron a nivel nacional en el primer trimestre de este año 2022, con 65 mil millones de pesos. La Agencia Nacional de Aduanas, reveló que la Aduana de Nuevo Laredo recaudó 38 mil millones de pesos, fue la segunda aduana en recaudación a nivel nacional superada por Manzanillo con 40 mil millones de pesos.

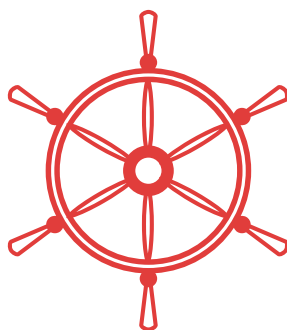
Además, la aduana de Altamira recaudó 11 mil millones de pesos lo que la colocó en la posición 6 del país y la de Reynosa casi 6 mil millones de pesos.





LAZARO CARDENAS

PUERTO DE CLASE MUNDIAL



Con 47 años de actividades, el puerto comercial e industrial Lázaro Cárdenas, Michoacán, México; se encuentra ubicado en la zona oeste de la costa mexicana, limitando con los estados de Colima y Guerrero. Dada su posición inigualable es una vía internacional líder en la región, pues favorece el acceso a todas las naciones de la Cuenca del Pacífico y participa en las cadenas del transporte marítimo internacional más competitivas.

La ubicación geográfica del Puerto Lázaro Cárdenas es una micro zona productiva conocida como delta del Balsas, donde se desarrolla una gran actividad portuaria, comercial e industrial. Está ubicada a su vez, en una región sólida económicamente, conformada por los estados de Michoacán, Guerrero, Querétaro, México, Morelos y Ciudad de México, donde se asienta el 33 por ciento de la población total del país y tiene una participación del 42 por ciento del Producto Interno Bruto a nivel nacional.

Es un puerto que ha logrado alcanzar una gran competitividad, por lo que su capacidad operativa cumple con la demanda y soluciones logísticas que el mercado internacional necesita. La eficiencia de este recinto reduce de manera considerable los tiempos de operación, lo que se deriva en un ahorro de costos y generación de empleos directos e indirectos principalmente en la región.

“LÁZARO CÁRDENAS, LIDERA EL RANKING DE LOS PUERTOS MÁS EFICIENTES DE AMÉRICA LATINA, YA QUE SE ENCUENTRA DENTRO DE LOS 50 PRINCIPALES LUGARES DEL MUNDO, EN LA POSICIÓN NÚMERO 25”



LOS CIMIENTOS DEL TRABAJO DURO

Se han llevado a cabo grandes avances en obras e inversión en innovación para el progreso y crecimiento de la infraestructura del recinto portuario, lo que se traduce en una mayor eficiencia en respuesta a los servicios para maniobras y tránsito de mercancía, fortaleciendo sus relaciones comerciales e inversiones, dando como resultado el desarrollo económico del país y consolidándose como un puerto confiable y competente.

Las modernas y equipadas instalaciones del Puerto Lázaro Cárdenas están calificadas para abarcar con seguridad y eficacia todas las actividades que se realizan en un puerto industrial y comercial de tal magnitud, en virtud de que el puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y de todo tipo de cargas.

El Puerto Lázaro Cárdenas cuenta con la infraestructura necesaria para brindar atención especializada de las cargas.

**“EL PUERTO
LÁZARO CÁRDENAS
CUENTA CON LA
INFRAESTRUCTURA
NECESARIA PARA
BRINDAR ATENCIÓN
ESPECIALIZADA
DE LAS CARGAS”**

MEGA ADUANA MARÍTIMA:

*La infraestructura de la **Mega Aduana Marítima** del Puerto Lázaro Cárdenas; tiene como objetivos principales, modernizar el sistema aduanero, combatir el contrabando, así como transparentar y mejorar la imagen del servicio aduanero.*



• **49.5 hectáreas / Extensión Total.**

* 44.0 hectáreas – Importación.

* 5.5 hectáreas – Exportación.

• **8 Equipo de rayos gamma (Ferrocarril y camión).**

• **94 Posiciones en reconocimiento.**



Entre las notables características de su infraestructura podemos contar con:

Torre de control de tráfico marítimo única en su clase en México, cuenta con el equipo más moderno de comunicación, navegación y meteorológico.

- 38 metros de altura
- 360° visibilidad

Terminal especializada de automóviles operada por SSA LÁZARO CÁRDENAS

- 600 mil vehículos Capacidad Dinámica de Operación.
- Primera Terminal Especializada para el Manejo de Vehículos en México.
- Capacidad ferroviaria de más de 1,000 unidades diarias.

LAZARO CÁRDENAS PUERTO DE CLASE MUNDIAL

Terminal especializada de contenedores I operada por HUTCHISON PORTS LCT

- 140 mil toneladas de desplazamiento.
- La Terminal más grande, mejor equipada y la más productiva de América Latina.

Terminal especializada de contenedores II operada por APM TERMINALS

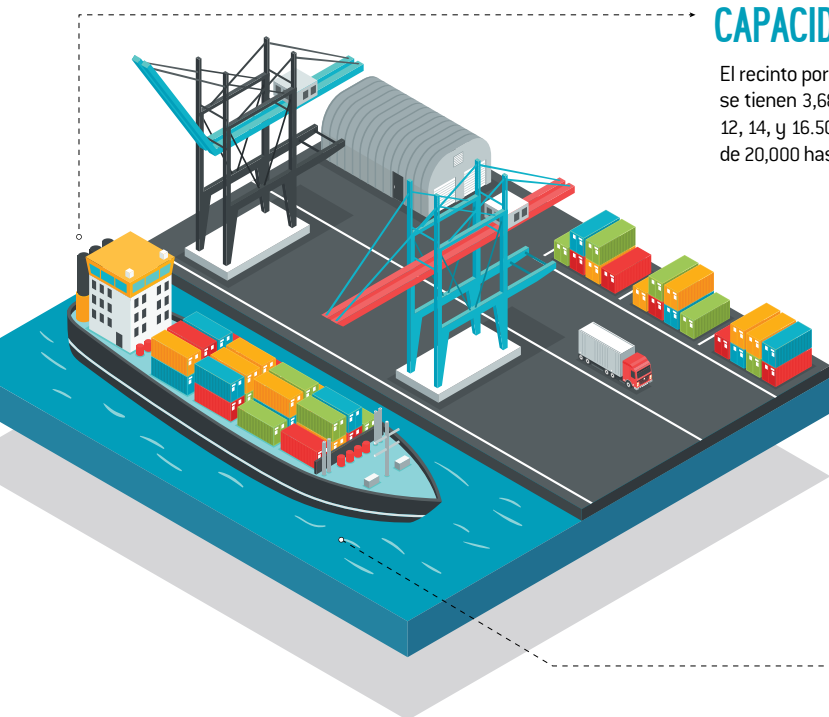
- 140 mil toneladas de desplazamiento.
- Altos niveles de productividad constantes y plataforma digital para el proceso en línea del seguimiento de contenedores.

Terminal de granel agrícola operada por INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL GOLFO

- Capacidad de almacenamiento de 80 mil toneladas de graneles agrícolas.

LÁZARO CÁRDENAS EN NÚMEROS

TOTAL DE HECTÁREAS: 3,834.03	CAPACIDAD TOTAL 2020 - 2025 56.19 millones de toneladas
1,857.19	HA. DE TIERRA
1,976.84	HA. DE AGUA



CAPACIDAD DE ATRAQUE:

El recinto portuario cuenta con 21.844 metros de frentes de agua. Actualmente se tienen 3,689 metros de muelles construidos con profundidades de 6, 8, 11, 12, 14, y 16.50 metros y con capacidad estructural para recibir embarcaciones de 20,000 hasta 150,000 toneladas de desplazamiento.

ACCESOS Y CANALES:

La bocana, el canal de acceso y los 4 canales de navegación secundarios del puerto cumplen con las normas internacionales de seguridad para navegar en un solo sentido. La longitud total de los canales es de 7,579 metros lineales, con profundidades de 14.50 y 16.50 metros de referencia al nivel de bajamar media inferior.

El **fondeadero** del puerto se ubica al sur del puerto, cuenta con 5,282 metros de longitud con un ancho de plantilla de 2,892 metros y una profundidad de entre 30 y 50 metros. De la misma manera, cuenta con dos *dársenas de ciaboga*, las cuales se denominan *Dársena Principal* y *Dársena Comercial* de 700 y 530 metros de diámetro con 16.50 metros (N.B.M.I.) de profundidad respectivamente.



UN PUERTO ÚNICO EN EL MUNDO

En México, Lázaro Cárdenas es el puerto más profundo de México con 19 metros de profundidad en su canal de acceso y 16.50 metros de profundidad en la dársena principal de ciaboga. De la misma forma, es el único puerto protegido que puede recibir embarcaciones de hasta 165 mil toneladas de desplazamiento. Por su área de influencia y operación, es una de las plataformas logísticas estratégicas más importantes del país, se circunscribe por medio de conexiones ferroviarias y carreteras a Michoacán, Jalisco, San Luis Potosí, Morelos, Puebla, Veracruz, Tamaulipas, Ciudad de México, Querétaro, Estado de México, Guerrero, Guanajuato y Nuevo León, estados en los que se localizan la mayoría de las plantas de producción del país y mayor demanda de productos de consumo interno.

De manera externa, tiene un alcance enorme a 138 puertos y 41 países.

CENTROAMÉRICA	Panamá, El Salvador, Guatemala, Costa Rica, Nicaragua, Honduras
ASIA	China, Corea del Sur y del Norte, India, Indonesia, Hong Kong, Japón, Malasia, Singapur, Tailandia y Taiwán
AMÉRICA DEL SUR	Brasil, Chile, Colombia, Curazao, Ecuador, Perú, Trinidad y Tobago, Uruguay, Antillas neerlandesas
EUROPA	Alemania, Bélgica, Francia, Holanda, Polonia, Rumania, Rusia y Ucrania
NORTEAMÉRICA	Canadá, Estados Unidos y Puerto Rico
ÁFRICA	Marruecos, Isla Reunión y Sudáfrica
OCEANÍA	Australia

SERVICIO DE EXCELENCIA Y CALIDAD

El puerto de Lázaro Cárdenas es un recinto portuario destinado al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios, cuyas instalaciones están orientadas principalmente a la atención de embarcaciones de altura y cabotaje; y para la prestación de servicios portuarios.

En materia de servicios, el puerto cuenta con accesos carretero y ferroviario, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, agua, telefonía y combustible para satisfacer la demanda de la industria.

Las principales actividades del puerto son:

- Planeación y administración de la operación del Recinto Portuario.
- Planeación y distribución de los recursos financieros del puerto.
- Fijar tarifas de infraestructura portuaria.
- Otorgar contratos de cesión parcial de derecho para la construcción y operación de instalaciones y terminales portuarias.
- Otorgar contratos de permiso para la prestación de servicios portuarios.

***“EL CRECIMIENTO
DE ESTE PUERTO
LO POSICIONA
COMO EL DE MAYOR
PROYECCIÓN Y
MOVIMIENTO DE
CARGA EN MÉXICO”***

LAZARO CÁRDENAS PUERTO DE CLASE MUNDIAL

Cabe mencionar que se encuentra afiliado a diferentes asociaciones y organismos en los que mantiene una participación activa.

- Asociación Americana de Autoridades Portuarias
- Asociación Mexicana de Infraestructura Portuaria, Marítima y Costera, A.C.
- Asociación Mexicana de Transporte Intermodal, A.C.

- Industria limpia
- Puerto verde
- ISO 9001: 2800 e ISO 14001:2004
- ISO 28000:2007
- ISO 27001:2013
- Sitio de trabajo y entorno favorable a la salud

Código PBIP

En 2004 recibió por parte de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, su Declaración de Cumplimiento a la implementación del Código Internacional de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias. Cabe destacar que el puerto cuenta con distintos premios y certificaciones que lo avalan como un recinto comprometido con la satisfacción de sus clientes, implementando procesos de mejora continua y promoviendo el cuidado al medio ambiente, seguridad y salud de los trabajadores.

GRANDES MOVIMIENTOS DE CARGA

Las ventajas competitivas de este joven y dinámico eslabón logístico han coadyuvado y potenciado el desarrollo y posicionamiento del puerto, es una plataforma ideal para llevar a cabo operaciones comerciales debido a su excelente conectividad, la profundidad de sus canales de navegación para recibir embarcaciones de grandes dimensiones y altos estándares de productividad de carga y descarga en sus terminales portuarias. El crecimiento de este puerto lo posiciona como el de mayor proyección y movimiento de carga en México.

RANKING PARTICIPACIÓN NACIONAL

Estadística Carga Comercial	Estadística Carga Contenerizada	Estadística Carga Automotriz
 1. Manzanillo 2. Veracruz 3. Lázaro Cárdenas 4. Altamira 5. Guaymas	 1. Manzanillo 2. Lázaro Cárdenas 3. Veracruz 4. Altamira 5. Ensenada	 1. Veracruz 2. Lázaro Cárdenas 3. Altamira 4. Tuxpan 5. Mazatlán

Fuente: Secretaría de Marina

El trabajo en equipo y la colaboración entre todos los agentes involucrados es una de sus principales fortalezas brindando un servicio de calidad y soluciones logísticas para el manejo de la carga.

EMPLEOS	CANTIDAD
Cesionarios	7,323
ASIPONA	92

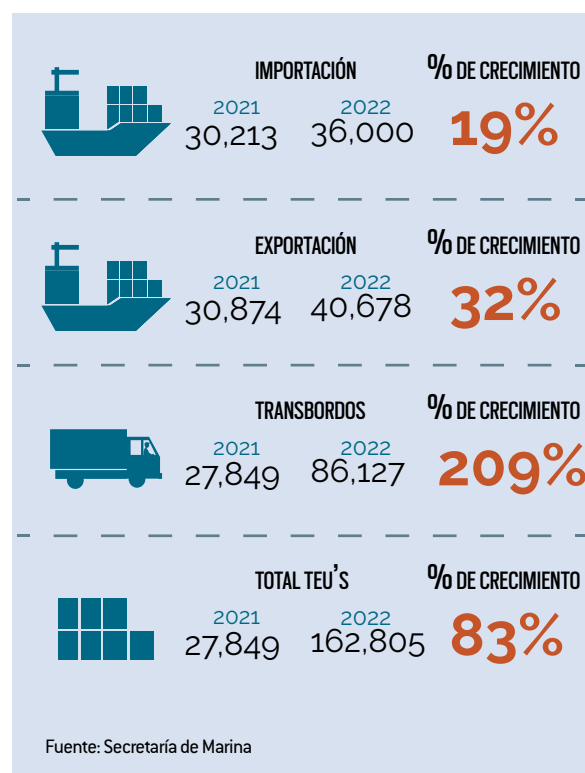
Prestadores de servicios	2,769
Autoridades	448
Agentes aduanales	438
Total directos	11,070
Indirectos	33,210
Total empleos generados	44,280



Lázaro Cárdenas está integrado por 17 canales comerciales, 13 terminales portuarias (8 terminales públicas y 5 terminales privadas), 2 instalaciones, 15 cesionarios, 18 líneas navieras de carga contenerizada, 32 marcas carga automotriz y diversas agencias aduanales, transportistas, operadores ferroviarios y terminales, atendiendo diversos tipos de carga como: contenedores, automóviles, granel mineral, granel agrícola y carga suelta.

TERMINALES PÚBLICAS	TERMINALES PRIVADAS
Especializada de Contenedores I Usos Múltiples I Usos Múltiples II Usos Múltiples III Graneles Agrícolas Especializada de Contenedores II Terminal Especializada de Automóviles Terminal de Fluidos	Granel Mineral Metales y Minerales Fertilizantes Fluidos Petroleros Carbón
INSTALACIONES	
Punto de Inspección Fitozoosanitaria Instalación Especializada para la Recepción y Almacenamiento de Aceites	
INFRAESTRUCTURA DE FACILITACIÓN AL COMERCIO	
Área de Servicios Logísticos al Autotransporte Patio de Almacenamiento Patio de Almacenamiento Aduana Exportación Aduana Importación Torre de Control de Tráfico Marítimo Edificio Corporativo y Centro de Negocios	

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES TEU'S (POR TIPO DE TRÁFICO) COMPARATIVO FEBRERO 2021-2022



***“LÁZARO CÁRDENAS ES EL PUERTO MÁS PROFUNDO
DE MÉXICO CON 19 METROS DE PROFUNDIDAD EN SU
CANAL DE ACCESO Y 16.50 METROS DE PROFUNDIDAD
EN LA DÁRSENA PRINCIPAL DE CIABOGA”***

RESUMEN MOVIMIENTO DE CARGA A FEBRERO 2022

4' 865,564 TONELADAS SIN TARA

Segmento de carga	Toneladas	Porcentaje
Carga Contenerizada	2,258,745	46%
Carga Mineral	1,688,114	35%
Fluidos petroleros	287,972	6%
Carga General	361,242	7%
Otros Fluidos	145,794	3%
Vehículos	123,697	3%
Granel Agrícola	0%	0%

Fuente: Secretaría de Marina

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEU'S) A FEBRERO 2022

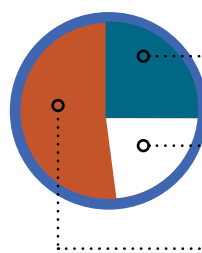
Exportación: 40,678 teu's

Importación: 36,000 teu's

Transbordo: 86,127 teu's

Total de teu's: 162, 805

PARTICIPACIÓN POR TRÁFICO



Exportación:
25%

Importación:
22.1%

Transbordo:
52.9%

Fuente: Secretaría de Marina

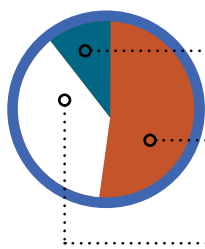
MOVIMIENTO DE CARGA A FEBRERO 2022, TONELADAS

Importación: 1,259,538 toneladas

Exportación: 750,244 toneladas

Cabotaje: 220,229 toneladas

Peso Total: 2, 230,011 toneladas sin tara.



Cabotaje:
10.0%

Importación:
56.0%

Exportación:
34.0%

Fuente: Secretaría de Marina





MOVIMIENTO DE BUQUES 2021/2022 COMPARATIVO A FEBRERO 2022

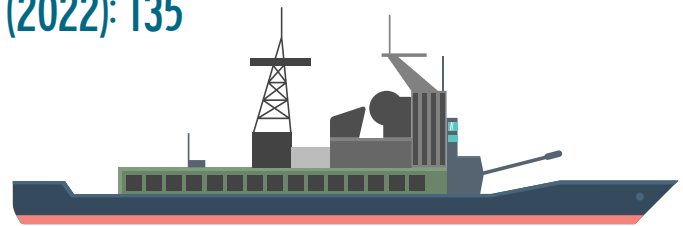
	2021	2022	% de crecimiento
Altura	94	122	26%
Cabotaje	13	13	13%
Total buques	107	135	25%

Fuente: Secretaría de Marina

TOTAL BUQUES (2022): 135



Comerciales:
117



Petroleros:
18

Fuente: Secretaría de Marina

El Puerto Lázaro Cárdenas ha sido fundamental en el desempeño portuario y en el crecimiento económico del país, garantizando la mejora y continuidad de su cadena logística, manteniéndose como una referencia comercial a nivel mundial.

El recinto ha demostrado contar con solidez e innovación en infraestructura para mantener en óptimas condiciones cada una de sus instalaciones, vialidades, vías férreas y canales de navegación. Mientras tanto sigue su visión de ser el puerto líder y de mayor desarrollo en movimiento de carga en el Océano Pacífico, generando crecimiento del mercado y de la economía nacional, fortaleciendo la actividad económica y el empleo en la región Asia- Pacífico, llegando a ser un enlace y referente estratégico para el comercio marítimo internacional.

***“EL RECINTO HA
DEMOSTRADO
CONTAR CON SOLIDEZ
E INNOVACIÓN EN
INFRAESTRUCTURA
PARA MANTENER EN
ÓPTIMAS CONDICIONES
CADA UNA DE SUS
INSTALACIONES”***



CONÓCENOS

Somos una empresa familiar de 3era generación que se ha caracterizado en ser *pionera en proveer servicios de comercio internacional desde 1946*. Hemos participado en el arranque de más de 70 maquiladoras (IMMEX) y empresas en México, evolucionando de ser una Agencia Aduanal a un Grupo de logística internacional.



 almanzavillarreal

 @almanzavi

 Almanza Villarreal



Almanza
FORWARDING



Almanza
AGENCIA ADUANAL

www.almanzavillarreal.com

 **Almanza
Villarreal**
Grupo de Logística Internacional

NUESTROS VALORES

Compartimos nuestra historia con orgullo, sin embargo nuestra razón de existir es brindar servicios integrales de excelencia a nuestros clientes. Para esto contamos con personal altamente capacitado que comparte nuestros valores posicionando así a la empresa en los niveles más altos de servicio, innovación tecnológica y conocimiento de la industria.



Honestidad



Lealtad



Compromiso



Respeto



Disciplina

CREANDO VALOR EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: MIGUEL ÁNGEL ANDRADE GÓMEZ, DIRECTOR GENERAL DE AMANAC



AMANAC nace con el propósito de fungir como una institución defensora de los intereses de los agentes navieros, justamente con el objetivo principal de servir como órgano de representación en el sector ante autoridades, sindicatos de trabajadores marítimos- portuarios, asociaciones, prestadores de servicios y cámaras gremiales nacionales e internacionales.

Su director, Miguel Ángel Andrade, es un líder nato comprometido con su familia, la sociedad y el sector marítimo-portuario que representa. La lealtad es uno de sus valores primordiales, su tenacidad para asumir los retos en todos los ámbitos y su calidad humana, reconocida por colegas y amigos.

LA EXPERIENCIA A TRAVÉS DE LOS AÑOS

Egresado de la Escuela de Derecho de la Universidad del Valle de México, Campus San Rafael, Miguel Ángel Andrade, en 1977 se incorporó a la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como Secretario Particular del Subdirector Consultivo y de Contratos.

“SE HA LOGRADO FORTALECER A LA AMANAC COMO EL NÚCLEO INTEGRADOR MARÍTIMO-PORTUARIO DE MÉXICO, CUMPLIENDO YA 35 AÑOS DE LIDERAZGO”.

Luego de una extraordinaria trayectoria ocupando posiciones clave en la Dirección General de Marina Mercante; el primero de junio de 1991 se incorporó como Gerente General a la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC) y en 1994 fue nombrado Director General del organismo.

Él mismo comenta: *“el haber sido designado como Gerente General y ahora Director General de AMANAC ha sido un reto profesional, y después de mi familia, se transformó en uno de los principales objetivos de mi vida. Mi desafío principal en este plano profesional, ha sido consolidar a la Asociación como una organización reconocida y referente en el sector marítimo-portuario, con un contundente posicionamiento en representación de los intereses de los agentes navieros de nuestro país”.*

A lo largo de este tiempo, con el apoyo de los consejos directivos y del personal que ha colaborado con el director general, se ha logrado fortalecer a la AMANAC como el núcleo inte-

grador marítimo-portuario de México, cumpliendo ya 35 años de liderazgo.

EL SURGIMIENTO DE UNA GRAN ASOCIACIÓN

La Asociación Civil se constituyó el 6 de agosto de 1987 por un grupo de siete agencias navieras en la Ciudad de México, con la misión de brindar asesoramiento, información, representación y formación académica, para mejorar la competitividad y eficiencia del comercio exterior de nuestro país.

Actualmente, AMANAC cuenta con una estructura institucional sólida que integra 6 oficinas propias y 11 oficinas de representación en México, así como alianzas estratégicas con organismos nacionales e internacionales.

De acuerdo al director general de la Asociación, el desarrollo y aumento de la importancia del sector está relacionado con la creación de sinergias, por lo que en AMANAC trabajan continuamente en fortalecer y desarrollar alianzas estratégicas con organismos nacionales e internacionales, de tal

forma que impulsen la aplicación de procesos de clase mundial, trabajando de la mano con las líneas navieras que están a la vanguardia en el transporte de carga en el mundo.

La profesionalización, es un elemento importante a destacar dentro del sector del transporte marítimo, por lo que la Asociación Mexicana de Agentes Navieros cuenta con un programa de capacitación muy robusto que contempla once cursos, así como convenios de profesionalización y certificación internacional.

Del mismo modo, comprenden una política de calidad que consiste en proporcionar un servicio de calidad y eficiencia a Socios, Asociados y usuarios del comercio exterior, satisfaciendo sus necesidades y requerimientos con el compromiso de cumplimiento, seguridad, productividad y atención esmerada, a través de su Sistema de Gestión de Calidad y Mejora Continua, cumpliendo con los Objetivos de la Asociación, la normatividad, la legislación aplicable y otros requisitos.

AGENTES NAVIEROS, UN PILAR EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

La relevancia que tienen los agentes navieros para maximizar el comercio exterior es muy alta, en AMANAC se agrupan a más de 120 agencias navieras líderes y representan el 93% de las escalas de buques, los cuales movilizan alrededor del 95% de la carga desde y hacia los puertos mexicanos.

Los agentes navieros juegan un papel fundamental en las cadenas logísticas mundiales del sector automotriz, con la capacidad de atender más de 800 buques especializados que -antes de la pandemia-, han transportado un volumen superior a 1,830,000 vehículos.

Agentes navieros en todo el país han tenido que atravesar por diferentes circunstancias que los han puesto a prueba, una de las problemáticas más frecuentes a las que han tenido



**MIGUEL ÁNGEL ANDRADE GÓMEZ,
DIRECTOR GENERAL DE AMANAC**

"EN AMANAC SE AGRUPAN A MÁS DE 120 AGENCIAS NAVIERAS LÍDERES Y REPRESENTAN EL 93% DE LAS ESCALAS DE BUQUES, LOS CUALES MOVILIZAN ALREDEDOR DEL 95% DE LA CARGA DESDE Y HACIA LOS PUERTOS MEXICANOS".

que enfrentarse ha sido la corrupción. A lo largo del tiempo han existido muchas administraciones, diversos esquemas de gestión y en los últimos años hemos sido testigos de las fuertes políticas anticorrupción, que de hecho son establecidas a nivel internacional, a través de varios tratados a los que todos nos tenemos que alinear como país. Por supuesto, en este contexto, la Asociación ha trabajado activamente para cuidar el apego íntegro a estas prácticas, así como coadyuvar en la defensa de los intereses de nuestra membresía y del sector marítimo-portuario.

Asimismo, la llegada de COVID-19 ha sido un parteaguas que por su impacto ha planteado retos logísticos frente a la saturación de los puertos a nivel internacional; no obstante, los puertos mexicanos ofrecen ventajas para impulsar la efectividad, por su ubicación privilegiada y fuerte visión para consolidarse como una plataforma logística de clase mundial.





Existen varias medidas para hacer frente a los retos y aumentar la eficiencia en la logística y con ello fortalecer todos los procesos del sector marítimo-portuario, en donde participan los agentes navieros.

- » Fortalecer la coordinación entre los agentes navieros y todos los actores que participan en la logística mexicana.
- » Aplicar mejores prácticas de comercio exterior en los procesos logísticos y administrativos.
- » Aumentar la eficiencia en la operación logística en los puertos.

Actualmente, la digitalización está tomando una gran fuerza, que va más allá de la documentación electrónica, ya que requiere una real automatización; así como la simplificación de los procesos para el retiro de las mercancías en aduanas marítimas; reducción de costos y tiempos logísticos para la liberación de las mercancías; y reducción de los tiempos de estadía de los contenedores, entre otros factores.

POTENCIAL DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS EN MÉXICO

En México contamos con puertos muy importantes para el comercio y economía del país; no obstante hay puertos con mayor presencia y participación en el movimiento

de carga, conectividad, capacidad y desarrollo; empezando por Manzanillo, siendo el más relevante por su infraestructura facilitadora para las actividades aduaneras, ya que por éste ingresa y sale gran parte de la mercancía que se negocia como resultado del comercio exterior de México, operando como nodo logístico en el pacífico con rutas a Japón, Hong Kong, Australia y Nueva Zelanda, así como a Estados Unidos, Canadá y Europa.

Por supuesto, es vital también hacer referencia a Lázaro Cárdenas, Veracruz, Altamira y Ensenada, los puertos con mayor actividad que además de su infraestructura aduanera, mueven la carga contenerizada a través de sus terminales semiautomatizadas y automatizadas de manera muy eficiente.

El puerto de Lázaro Cárdenas tiene un alto potencial para aumentar la

excelente capacidad que ya tiene, siendo uno de los puertos marítimos más importantes que cuenta con una aduana de trascendencia a nivel continental, por sus múltiples conexiones, infraestructura y módulos de carga, que dota a este puerto del pacífico mexicano con todos los elementos para expandir el mercado internacional.

El sector marítimo-portuario está en constante evolución y navega a través de mares dinámicos con enormes desafíos, que requieren de una alta dirección con enfoque en la creación de valor en la cadena de suministro y la sinergia eficiente que maximice los procesos para fortalecer la logística.

En ese sentido, la Asociación Mexicana de Agentes Navieros tiene como uno de los principales retos, continuar ofreciendo un servicio ininterrumpido, el cual es primordial para las operaciones portuarias, ya que a partir de los servicios de transmisión electrónica que se facilitan es posible que las mercancías sean descargadas en los puertos mexicanos.

En AMANAC existe un alto compromiso para siempre mejorar el panorama naviero en México, participando decididamente para asegurar la eficiencia del transporte, la logística expedita, así como la optimización de los procesos clave que garantizan operaciones precisas para que los productos lleguen de forma óptima a su destino.

"EL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS TIENE UN ALTO POTENCIAL PARA AUMENTAR LA EXCELENTE CAPACIDAD QUE YA TIENE, SIENDO UNO DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS MÁS IMPORTANTES QUE CUENTA CON UNA ADUANA DE TRASCENDENCIA A NIVEL CONTINENTAL, POR SUS MÚLTIPLES CONEXIONES, INFRAESTRUCTURA Y MÓDULOS DE CARGA, QUE DOTA A ESTE PUERTO DEL PACÍFICO MEXICANO CON TODOS LOS ELEMENTOS PARA EXPANDIR EL MERCADO INTERNACIONAL".



*Excelencia en
Logística Aduanal.*

MANZANILLO
LÁZARO CÁRDENAS

AGENCIA ADUANAL



Operador Económico
Autorizado



Operador Económico
Autorizado



Premio Nacional
de Calidad



AMECAFE

AMECAFE
Acreditados por la Asociación
Mexicana Productiva del Café A.C.

MANZANILLO

Carretera Manzanillo - Minatitlán 1003
Col. Tapeixtles, Manzanillo, Colima C.P. 28239
+52 314 331 24 30

LÁZARO CÁRDENAS

Av. Melchor Ocampo 47 Int 303, Torre
Firestone Col. Infonavit Nuevo Horizonte
Lázaro Cárdenas, Michoacán C.P. 60950
+52 753 537 74 14

ESPECIALIDAD EN DESPACHOS ADUANALES

Con más de 23 años de experiencia en sectores

Textiles | Confecciones | Calzado
Bebidas Esprituosas | Mercacías Perecederas (SADER)

ela.com.mx 
comercialización@ela.com.mx 

23 años DE EXCELENCIA
LOGÍSTICA

EXCELENCIA EN LOGÍSTICA ADUANAL



La palabra EXCELENCIA ha sido la clave del éxito en “Excelencia en Logística Aduanal”, grupo que no sólo se preocupa por llevar el proceso adecuado una vez que la mercancía se encuentra lista para ser despachada, sino que además, se han enfocado en crear relaciones con sus clientes de acompañamiento y asesoramiento desde la planeación estratégica en sus operaciones de comercio exterior, pues con ello mitigan los riesgos que puedan surgir de una incorrecta operación, todo esto lo logran gracias al personal altamente calificado con el que cuentan.

IMPACTO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN

La tecnología en la modernización de sus operaciones aduaneras ha permitido que puedan implementar mecanismos de mejora en los procesos de despacho de mercancías. Gracias a esto les permite controlar y monitorear el flujo de la operación disminuyendo un margen de error en la logística. Excelencia en Logística Aduanal, está bien posicionada y plenamente preparada para hacer frente a los retos que se puedan presentar, puesto que cuentan

con la infraestructura tecnológica necesaria, que les permita un mejor desarrollo.

Dentro de sus principales innovaciones están las tecnologías de información a través de distintos aplicativos, permitiendo a sus clientes monitorear sus operaciones en línea, acceder a documentos de su operación así como resultados de previos aduanales, monitor ejecutivo que permite visualizar el avance en sus operaciones, tablero de control para verificar el avance en sus indicadores claves de procesos, así como notificaciones automatizadas.

GRANDES RETOS POR ENFRENTAR

Desde cambios en el marco legal hasta afectaciones en la cadena de suministro debido a las restricciones de salud son los principales retos a los que se enfrentan, debido

“DENTRO DE SUS PRINCIPALES INNOVACIONES ESTÁN LAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN A TRAVÉS DE DISTINTOS APLICATIVOS, PERMITIENDO A SUS CLIENTES MONITOREAR SUS OPERACIONES EN LÍNEA, ACCEDER A DOCUMENTOS DE SU OPERACIÓN ASÍ COMO RESULTADOS DE PREVIOS ADUANALES”

a esto han buscado la forma de brindar el mejor servicio sin importar las condiciones por lo que consideran varias medidas: revisión documental de los embarques próximos al arribo con la finalidad de someterlos a su esquema de “importación inteligente”, aplicación de su esquema de “cadena logística segura”, actualizaciones a su personal, entre otras.

EMPRESA CON ALTA DIFERENCIACIÓN

Excelencia en Logística Aduanal, ha logrado consolidar fuertes alianzas nacionales e internacionales, con agencias aduanales que se ajustan al perfil y estándares deseados, cuentan con presencia en los principales puertos del país, como lo son: Manzanillo y Lázaro Cárdenas, además Certificación como Operador Económico Autorizado (OEA), certificado para la exportación de

café, y es la única agencia aduanal que ha logrado el Premio Nacional de Calidad.

Excelencia en Logística Aduanal tiene presencia en países como China, Hong Kong, Chile, Taiwán y Malasia, donde se han desarrollado contrapartes que les permiten ofrecer de manera integral un servicio *“desde la puerta del proveedor hasta la puerta del comprador”*, cobertura que se ha desarrollado siempre pensando en la seguridad jurídica de los importadores y exportadores de nuestro país.

VALIOSOS BENEFICIOS

El valor agregado que ofrecen los vuelve únicos en el mercado, pues brindan valiosos beneficios como lo son:

- Tecnología a la vanguardia que permite generar de manera oportuna y eficiente la información derivada de las operaciones de sus clientes de forma personalizada en línea y en tiempo, brindándoles además la posibilidad de generar información de forma estadística que los ayuda a la planeación para la toma de decisiones.
- Consulta de información en línea de sus movimientos contables y administrativos con su agencia (gastos realizados, cobranza, saldos a favor, etc.).
- Atención profesional y especializada con sus ejecutivos.
- Personal altamente calificado para el manejo de mercancía sensible (textiles, químicos, vinos y perecederos) lo cual permite manejar el sector reduciendo el volumen de sus competidores.
- Agente aduanal con amplia trayectoria y experiencia en el ramo aduanero y en logística nacional e internacional.



**A.A. Mtro. OSCAR BENAVIDES CARRILLO,
DIRECTOR GENERAL DE EXCELENCIA EN
LOGÍSTICA ADUANAL S.C.**

- Manejo de la logística de los embarques desde el punto de origen hasta el destino final (transporte marítimo, seguro de mercancías, flete terrestre, etc.).
- Facturación transparente y oportuna permitiendo que sus clientes puedan sacar costos de operación de sus embarques.
- Realización de previos en origen, lo que permite agilizar el despacho de las mercancías de importación, manejo de inventarios, consolidación para ahorro en costos de fletes, etc.

Excelencia en Logística Aduanal está convencido de la necesidad de poder trascender, invertir en infraestructura, tecnología, desarrollo de aplicaciones para operaciones aduanales, y todo aquello que les permita operar bajo el nuevo esquema de agencia aduanal.

**“EXCELENCIA EN LOGÍSTICA
ADUANAL, HA LOGRADO
CONSOLIDAR FUERTES ALIANZAS
NACIONALES E INTERNACIONALES,
CON AGENCIAS ADUANALES
QUE SE AJUSTAN AL PERFIL Y
ESTÁNDARES DESEADOS”**



SEGURIDAD, SUSTENTABILIDAD, CALIDAD Y LIDERAZGO VALORES DE ARCELORMITTAL MÉXICO



ArcelorMittal

Siendo la empresa siderúrgica líder en el mundo dentro de la industria de metales y minería, la misión de ArcelorMittal es producir aceros más inteligentes, seguros y sostenibles para las personas y el planeta. Respalda por una innovación continua y un sólido balance, brinda una oferta única de escala global, diversidad de productos e integración en la cadena de suministro.

Entre los valores que sostienen a la empresa se encuentra el liderazgo a través del pensamiento visionario superando las expectativas en cuanto a productos, procesos y desempeño; la calidad, aspirando a alcanzar la excelencia en todo lo que hacen; sustentabilidad, teniendo una visión clara de cómo está evolucionando el mundo y la seguridad, siendo el corazón de apoyo de la empresa.

Con aproximadamente 158 mil empleados en 60 países y siendo el principal productor de acero crudo en México, se posiciona como una de las principales empresas siderúrgicas en el país. Concentra sus principales operaciones manufactureras en el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, donde se encarga de producir varilla, alambrión, palanquilla, planchón y añadió recientemente a su gama de producción rollos de acero laminado en caliente. Cabe destacar que cuenta con oficinas administrativas en distintos estados del país y opera en minas ubicadas en Sonora y Sinaloa.

ArcelorMittal México ha realizado proyectos de inversión a nivel comercial y estructural para fortalecer la parte logística y portuaria haciendo sustentable por muchos años las terminales portuarias donde se tiene operaciones (*Recinto fiscalizado TUM1 & Muelle de Metales y Minerales*).

En 2017 anunció la inversión de mil millones de dólares para la construcción de un laminador de rolado en caliente y, como parte de esta inversión, 150 millones de dólares están destinados a impulsar la extracción de



Aspecto del laminador de rolado en caliente de ArcelorMittal México en Lázaro Cárdenas, Michoacán, México.

mineral de hierro en Las Truchas, ubicado en el Municipio de Lázaro Cárdenas, Michoacán que desde 2006 ha sido clave para la entrada de sus principales materias primas y un punto de salida de producto terminado para mercados en el extranjero y cabotajes en el país, se ha convertido en una puerta para diversas inversiones al sustentar el desarrollo de una siderúrgica global. Asimismo, ha sumado esfuerzos con el gobierno de Michoacán para crear vínculos transparentes que fortalezcan el desarrollo del estado logrando convertirse en pilares y referentes a nivel mundial de sustento económico y logístico del país.

Tiene la visión en un futuro muy cercano poder incorporar material para el segmento de autopartes que se sumen a la estrategia global dentro del sector automotriz. Mientras tanto, actualmente, se encuentra desarrollando procesos innovadores que usan menos energía, emiten menos carbono y reducen los costos. Trabaja hoy en la generación de acero 100% mexicano, beneficiando a la industria para mantener costos más competitivos e invirtiendo para que haya una disminución en las emisiones de dióxido de carbono y una transición al uso de energías verdes.

Aceros más inteligentes para las personas y el planeta



ArcelorMittal



ArcelorMittalMX



ArcelorMittal México



ArcelorMittal México



mexico.arcelormittal.com

RESILIENCIA EN LA DISRUPCIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTROS

Esta aportación nace sobre el problema de disrupción de la cadena de suministros mundiales, y específicamente de la zona del Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) para encontrar la resiliencia en la situación que ha ayudado a mejorar, gradualmente los problemas presentes en la situación de los últimos dos años.



En un escenario ideal la cadena de suministro se trata de un conjunto de estrategias y logística que contienen múltiples procedimientos que van desde la búsqueda de la materia prima, su apropiación, transformación, tal vez la fabricación de alguna parte necesaria para desarrollar un producto, su transporte o logística para que llegue al punto de venta donde será adquirido por una persona interesada, llegando así al punto final de la cadena de suministros.

Se sabe que esta cadena se divide entre procesos fundamentales que son: el suministro, fabricación y distribución, en el caso del suministro se realiza para obtener la materia prima para la fabricación de los materiales o partes que se necesitan para obtener el producto final; en el caso de la fabricación se obtienen las materias primas para terminar los productos que la entidad productiva requiere y; la distribución se entiende como ese paso que lleva a la entidad productiva a hacer llegar el producto terminado a los distribuidores, almacenes o minoristas que esperan el bien terminado al 100%.¹



DR. CARLOS Alfaro Miranda

Líder en Comercio Exterior y Aduanas en Almanza Villarreal Grupo de Logística Internacional. Doctor y Maestro en Derecho Aduanero y Derecho del Comercio Exterior, Licenciado en Comercio Internacional, cuenta con más de 20 años de experiencia en Materia Aduanera y de Comercio Exterior, de 2001 a 2016 laboró en diversas áreas del SAT y la Administración General de Aduanas.

Convencido de la importancia del liderazgo y el agregar valor a otros, es *Coach*, Orador y Capacitador certificado de *John Maxwell Team*, reconocido por la revista Estrategia Aduanera como uno de los Principales Asesores en Comercio Exterior de México.

Entendiendo los procesos fundamentales y el cómo debería ser el ideal del funcionamiento de una cadena de suministros, ahora es de entender la realidad de la cadena en las situaciones que se han presentado desde finales de 2019,² que son factores que han ocasionado la disrupción de la propia cadena. Esos factores son: la llegada de la pandemia de coronavirus de tipo COVID-19, el aislamiento social y su relativo cierre de empresas, puertos, cierre de fronteras, la falta de transporte de carga, la crisis de contenedores, el aumento de los energéticos, el Gran Atasco

Mundial, la llegada de una nueva variante de coronavirus a China, etc. Todos los factores indudablemente afectaron la cadena de suministros.

Pensando en la disrupción de esta cadena, es importante comprender cómo se dieron las cosas sobre cada uno de los procesos durante este tiempo. Viendo el proceso de suministro. Si se entiende que un insumo o parte debe llegar al proceso de producción, sea materia prima, material o parte que se requiere para la terminación de un producto final. Para llegar a este punto se comprende que el arribo de la enfermedad derivó en la

ruptura de la cadena cuando, por las políticas de distanciamiento social que la mayoría de países pusieron en marcha se llegó al cierre de empresas, fábricas, puertos, además de detener los servicios de transporte por mar, aire y tierra, esto porque los trabajadores se mantuvieron encerrados en sus hogares para evitar o reducir la velocidad de contagio, aquí se presentó la disrupción en el suministro de los insumos que las fábricas requerían.

En el caso de la fabricación, la disrupción se dio en el momento que se cerraron las fábricas y todo centro de producción, además de las actividades logísticas y administrativas relacionadas con la fabricación de las partes, materiales o mercancías que debían llegar a un destino, muchas veces, del otro lado del mundo, como en el caso de China, que es considerada como parte más significativa de la fábrica mundial. Dentro de los planes estratégicos de los empresarios se consideró que era más económico hacer contratos para que las fábricas en China crearan las partes, materia prima, insumos que se requerían para llevar a un producto terminado en otra parte del mundo, como la región del T-MEC, por ejemplo. Así se tendría el producto terminado a un costo inferior que si éste hubiera sido fabricado en nuestra región, por trabajadores de alguno de nuestros tres países.

Entonces, al acceder a la situación de la afectación de la pandemia en el planeta, los centros de trabajo no estuvieron accesibles, de entrada se cerraron las fábricas y centros productivos. En una etapa posterior fue China el primer país en reiniciar actividades a gran escala por su impresionante control de la enfermedad.⁴ El que China se liberara del distanciamiento social llevó a la apertura de todos los centros productivos de ese país, de

puertos, de toda forma de transporte de los bienes que ellos producían.

China llevó sus pedidos al mar para ser distribuidos en todo el mundo. Utilizó toda su fuerza de transportación y llenó buques mercantes, luego envió miles de contenedores a los puertos de Estados Unidos y Europa, pero éstos llegaron a puertos y países aún cerrados por la situación de la enfermedad, ese fue el principio de la crisis de los contenedores que llevó al tercer elemento disruptor, que se dio en la distribución de los insumos, materiales, partes necesarias en las cadenas de distribución.⁵

El proceso de distribución falló durante la pandemia cuando, un país, por querer obtener una ventaja competitiva con el resto del mundo, China, al librarse del problema de distanciamiento social produjo y envió todos los insumos que se esperaban en el mundo en un momento en que el mundo mismo seguía cerrado para los procesos de desembarque, transporte, en el tema de la logística y en el de la producción, con plantas y fábricas cerradas que no podían reiniciar sus procesos productivos. Así se dio la disrupción en la distribución de las cadenas de suministro mundiales, lo que llevó a una situación de cuello de botella que se dio en distintas partes de la distribución, con contenedores disponibles escasos, barcos atascados, puertos cerrados y sin transportistas en las carreteras.

La disrupción afectó gravemente todos los procesos productivos en el planeta, afectó la cadena de suministros y ocasionó un encarecimiento de todos los bienes y servicios que, en general, se venden en la actualidad, no importando si eran partes para automóviles, computadoras, refrigeradores, dispositivos móviles y, en general, hasta la maquila sufrió por la situación.

Como se aprecia, la disrupción en la cadena de suministros afectó a la economía mundial. Pero sigue habiendo





en el planeta una población que espera sus productos terminados. Se siguen teniendo las necesidades por parte de los habitantes que presionan a las empresas en el mundo a generar los bienes y servicios que esperan con tanto ímpetu. La situación ha empujado a distintas áreas a buscar mecanismos para solucionar los problemas que se derivan de la disrupción.

En Estados Unidos los puertos de Long Beach y de los Ángeles, donde se tenían hasta el 35% de los contenedores de todo el mundo atascados tuvieron que buscar mecanismos para poder distribuirlos a sus destinos.⁶ En una de sus soluciones fue buscar a los transportistas que habían perdido el trabajo por la situación de pandemia y recontratarlos, con estímulos económicos muy apetecibles que han llevado a los transportistas a regresar con más ánimo a realizar sus funciones de entrega de los contenedores. De igual forma, ante los problemas en los puertos estadounidenses, empresas de ese país se apoyaron de los beneficios del T-MEC para descargar sus mercancías en México y, desde aquí hacer uso de la logística y transporte mexicana para llevar sus insumos a Estados Unidos, a sus destinos.

Por nuestra parte, con los problemas que se acumularon en los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo, que tuvieron presiones por la gran cantidad de carga en forma de *Twenty-Foot Equivalent Unit* (TEU), donde sólo Lázaro Cárdenas alcanzó el total de 788 TEUs sólo en enero de 2022,⁷ con la planeación estratégica para la descarga de los contenedores, se ha venido resolviendo el cuello de botella y se está logrando llevar los insumos de la cadena de suministro a sus destinos finales.

Además, en el Puerto de Lázaro

“EL QUE CHINA SE LIBERARA DEL DISTANCIAMIENTO SOCIAL LLEVÓ A LA APERTURA DE TODOS LOS CENTROS PRODUCTIVOS DE ESE PAÍS, DE PUERTOS, DE TODA FORMA DE TRANSPORTE DE LOS BIENES QUE ELLOS PRODUCÍAN”

Cárdenas ya se está en una etapa que recibe los contenedores provenientes desde China con destino de Estados Unidos y hace uso del tren unitario para cumplir con la entrega de los embarques, haciendo uso de la red ferroviaria que se le ha empezado a llamar como Tren T-MEC,⁸ lo que indica nuevas formas para mejorar la entrega de los contenedores de ese puerto.

Lo que queremos decir con los últimos ejemplos de búsqueda de soluciones para el problema de las cadenas de suministro, es que, dada una situación complicada de disrupción en toda la cadena, el esfuerzo humano, la necesidad de lograr los objetivos y apoyados de su inteligencia, se ha llevado a la oportunidad de mejorar los mecanismos actuales que están para atender las cadenas de suministro, con un aprendizaje

que ha tomado todos los aspectos negativos presentes en los dos últimos años y se han comprendido para buscar soluciones que ayuden a recuperar los procesos industriales rotos, con alternativas viables que ayuden a mejorar la producción, que ayude a la economía de nuestros países y, con ello se busque mejorar la situación social que afecta a la población, en una actuación que se puede denominar como resiliencia.

En el caso de la disrupción de las cadenas de suministro la resiliencia ha ayudado a pensar en nuevas formas para resolver los asuntos incompletos por las fábricas, en este caso, dentro de los países que conforman el T-MEC, que ha orillado a mejorar las situaciones económicas de los transportistas, como en Estados Unidos, en la búsqueda de nuevas rutas por parte de los empresarios ante los cuellos

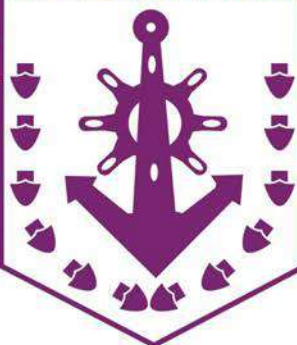


de botella en los puertos de Estados Unidos, las estrategias de mejora que se tienen en los puertos mexicanos o, como en el caso específico del de Lázaro Cárdenas, de la creación de nuevas rutas de transporte, como en el caso del Tren T-MEC, no solo marítimos que lleven los insumos a sus destinos esperados o, finalmente, como en el caso de la propuesta para fabricar dentro de la zona T-MEC todos esos insumos necesarios para no depender de los problemas exteriores y lleguen los insumos de forma más ágil a solventar las cadenas de suministro y fortalecer la presencia de Estados Unidos, México y Canadá en la producción mundial.

1. Rengifo, Christian Andrés. Estrategias aplicadas a la cadena de suministro de las empresas colombianas, para ser competitivas en los mercados internacionales. Trabajo de Grado para la obtención de Gerencia en Comercio Internacional. Bogotá, Colombia a 2018. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/20442/RengifoCanizalesChristianAndres2018%20%20pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
2. Organización Mundial de la Salud [OMS]. Pruebas diagnósticas para el SARS-CoV-2. Estados Unidos, OMS, 2020. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/335830/WHO-2019-nCoV-laboratory-2020.6-spa.pdf>
3. López, Jorge Alberto y Rodil, Óscar. La inserción comercial de China en Latinoamérica. Revista Investigación Educativa. 78(310), pp. 137-167. <http://www.scielo.org.mx/pdf/ineco/v78n310/0185-1667-ineco-78-310-137.pdf>
4. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Informe Especial COVID-19. Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística. Estados Unidos: CEPAL, 2020. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf
5. BBC News Mundo. Qué es la crisis de los contenedores y cómo afecta al comercio mundial y a tu bolsillo [VIDEO]. 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=Rm8uJgsEaPk>
6. Comunicaciones Puerto de Santa Marta. 10 principales puertos marítimos que operan en Estados Unidos. 19/07/2021. <https://noticiaspuertasantamarta.com/principales-puertos-estados-unidos/>
7. Huerta, Ana Laura. Movimiento de contenedores crece en puertos mexicanos. MéxicoXport. 07/03/2022. <https://mexicoxport.com/movimiento-de-contenedores-crece-en-puertos-mexicanos/>
8. Zanela, Luis Alberto. Lázaro Cárdenas suma segundo cargamento desde China a Estados Unidos. T21MX. 18/05/2022. <http://t21.com.mx/maritimo/2022/05/18/lazaro-cardenas-suma-segundo-cargamento-china-eu>



MEXSHIPPING



OUR SERVICES

- Ship's Agents
- Customs Services
- Brokerage
- Off Shore Services
- International Logistics
- Stevedores Supervision
- Cargo Inspections



MEXSHIPPING

AGENCIA S.A.de C.V.

+52 753 53 72383

mexshipping@mexshipping.com

www.mexshipping.com

"Serving all Mexican Ports"



CARACTERÍSTICAS Y ESENCIA DEL AGENTE DE ADUANAS, QUE DEBE CONSIDERAR LA LEGISLACIÓN

La legislación aduanera mexicana define el agente aduanal como la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP/ANAM), mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, a través de los regímenes aduaneros previstos en la Ley, siempre que cumpla con los requisitos establecidos.



1.- Definición

En nuestro país quienes importen o exporten mercancías están constreñidos a presentar ante la aduana por conducto de agente o agencia aduanal, un pedimento electrónico o la declaración aduanera con el formato aprobado. Esto es, únicamente los agentes aduanales, y las agencias aduanales, así como los representantes legales para efectos aduaneros, podrán realizar el despacho aduanero de las mercancías por cuenta de los importadores y exportadores, independientemente que actúen como consignatarios o mandatarios de un determinado importador o exportador.

2.- Antecedentes de la Figura del Agente Aduanal

La creciente complejidad del comercio internacional y de las operaciones aduaneras ha exigido la participación de especialistas en las operaciones de comercio exterior, dando como resultado la existencia de un profesional capacitado en la materia: el agente aduanal, quien surgió, al igual que muchas otras figuras aduaneras, por una necesidad de la operación del comercio



DR. PEDRO Trejo Vargas

Experto y Consultor en Comercio Exterior, Aduanas, Empresas IMMEX (Fiscal) y en Defensa Fiscal y Aduanera. Abogado tributarario.

Doctor y Maestro en Derecho, por la UNAM; Licenciado en Derecho por la UAT. Diplomados: "Comercio Exterior", SHCP; "Federalismo Fiscal", CEDA-SHCP; "Impuestos", UAT; "Sistema Aduanero Mexicano", AGA-SAT. Se desempeñó –entre otros cargos– como Coordinador de Asesores del Administrador General de Aduanas; miembro del Consejo Consultivo de la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales (UPCI) de la Secretaría de Economía, Jefe de Departamento en la Administración Central de Normatividad de Comercio Exterior y Aduanal, del SAT y Abogado Hacendario de la SHCP.

Ha sido catedrático en diversas Universidades del País y actualmente es Profesor en la Universidad del Instituto Superior de Investigación y Desarrollo Empresarial (ISIDE).

internacional. En este caso, fue la de facilitar a los industriales, comerciantes, contribuyentes y en general a los importadores y exportadores, la efectiva y profesionalizada tramitación de sus operaciones que se generan por el intercambio de bienes y servicios entre dos o más territorios aduaneros.

Dentro del panorama nacional, uno de los antecedentes más antiguos que hacen referencia a la figura del agente aduanal, se encuentra en la denominada Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas, de

Cabotaje y Secciones Aduanales del 25 de enero de 1885, que en su artículo 94 establecía que en las operaciones de las aduanas no se debían admitir más persona ni forma que la del consignatario, a no ser que el mismo dé poder suficiente a alguna persona, o por lo menos que la acredite para los asuntos aduanales con carta poder. Aunado a lo anterior, es digno de mencionarse que la Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de 12 de junio de 1891, en su artículo 109, también establecía que solamente los consignatarios de las mercancías, o

sus legítimos representantes podían gestionar las operaciones aduaneras.

Posteriormente, el 15 de febrero de 1918 dentro del gobierno de Venustiano Carranza expidió un decreto en uso de facultades extraordinarias que regulaba en forma detallada la función de quienes actuaban en legítima representación en las operaciones aduaneras, es decir, los agentes aduanales, quienes para poder ejercer dicha actividad requerían de autorización de la entonces Secretaría de Hacienda. Este ordenamiento jurídico fue reglamentado a través de un instrumento relativo de 7 de mayo de 1918; sin embargo, ambos dispositivos legales fueron abrogados por decreto del 20 de mayo de ese mismo año, precisando que se aplicaría la Ordenanza de 1891. Posteriormente, se halla la Ley de Agentes Aduanales del 27 de agosto de 1927, que regulaba la actividad del agente aduanal.¹



“ÚNICAMENTE LOS AGENTES ADUANALES, Y LAS AGENCIAS ADUANALES, ASÍ COMO LOS REPRESENTANTES LEGALES PARA EFECTOS ADUANEROS, PODRÁN REALIZAR EL DESPACHO ADUANERO DE LAS MERCANCÍAS POR CUENTA DE LOS IMPORTADORES Y EXPORTADORES”

Asimismo, encontramos la existencia de tres leyes aduanales de fechas 18 de abril de 1928, de 29 de diciembre de 1928 y de 19 de agosto de 1935, las cuales no se apartaron de la regulación establecida en la Ley de Agentes Aduanales de 1927.

El Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos del 30 de diciembre de 1951, en su Título XVIII, reguló las actividades de los agentes aduanales. Después, fue sustituido por la Ley Aduanera de 28 de diciembre de 1984, vigente hasta la Ley Aduanera publicada en el DOF del 15 de diciembre de 1995, la cual entró en vigor el 1o. de abril de 1996. Esta Ley Aduanera que actualmente rige, ha sido modificada en diversas ocasiones, destacándose en materia de agentes aduanales, la modificación publicada en el DOF del 1o. de enero de 2002, sobresaliendo en este tema el establecimiento de:

- La autorización de prevalidación de pedimentos a la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana (CAAAREM) y a las Asociaciones de empresas que utilicen Agencias Aduanales.² Hoy por hoy esta autorización de los servicios de prevalidación se ha otorgado a un mayor número de cámaras y asociaciones como la ANIERM, CNIME, CLAA, INDEX, etcétera.
- La obligación de los agentes y agencias aduanales de prevalidar previamente los pedimentos que se presenten el SAAI, ahora conocido como Sistema Electrónico Aduanero (SEA), con las citadas personas autorizadas.³ Esta obligación implica también que los importadores o exportadores deben señalar a sus agentes aduanales encomendados a través del trámite de inscripción



en el padrón de importadores o mediante escrito cuando el padrón ya lo tengan; lo cual ahora se realiza mediante la Ventanilla Digital (VUCEM). De igual forma, la citada reforma señaló la obligación del agente aduanal de incluir en su archivo copia del registro presentado por el importador a la entonces Administración General de Aduanas (ahora Agencia Nacional de Aduanas de México-ANAM) que compruebe la encomienda para realizar el despacho de las mercancías, y en su caso, los registros electrónicos que acrediten el cargo conferido.⁴

“LA ADUANA DE ADSCRIPCIÓN ES LA PRINCIPAL OTORGADA EN LA AUTORIZACIÓN RESPECTIVA POR LA AUTORIDAD ADUANERA PARA QUE EL AGENTE ADUANAL EJERZA SU PATENTE”

- Se afirma el principio que el agente aduanal únicamente podrá actuar ante la aduana para la cual se le expidió la patente. Sin embargo, podrá solicitar autorización al SAT (ahora ANAM) para actuar en 3 aduanas adicionales distintas a la de su adscripción, esto es en total suman 4 aduanas para operar. De igual forma, la reforma estableció los casos en los que el agente aduanal podrá solicitar renuncia o sustitución a las aduanas ad-



critas o autorizadas, así como los supuestos en los que podrá actuar en aduanas distintas a las adscritas o autorizadas.⁵ Cabe precisar que la aduana de adscripción es la principal otorgada en la autorización respectiva por la autoridad aduanera para que el agente aduanal ejerza su patente.

- Se destaca como derecho del agente aduanal, el de designar por única vez a una persona como su *agente aduanal adscrito*, para que en caso de fallecimiento, incapacidad o retiro, éste lo sustituya, tal como si fuese un derecho adquirido que se puede transmitir, heredar o donar a un tercero, denominándose este último agente aduanal sustituto. De esta forma, el agente aduanal adscrito se convirtió en el *agente aduanal sustituto*, figura ésta que posteriormente fue derogada en junio del 2018 para dar lugar a patentes corporativas.⁶

3.- ¿Qué es la Agencia Aduanal o Patente Corporativa?

Como ya indicamos, con las reformas efectuadas a la Ley Aduanera, publicadas en el DOF el 25 de junio de 2018,

se crean las Agencias Aduanales o “*patentes corporativas*”, las cuales se integran por ciudadanos mexicanos y, al menos, por un agente aduanal que no se encuentre sujeto a algún procedimiento de inhabilitación, suspensión, cancelación o extinción de la patente de que sea titular; derogando o eliminando la figura del agente aduanal sustituto.

Fue una propuesta que anunció en el mes de julio del 2016, el entonces Jefe del Servicio de Administración Tributaria, mediante la cual se buscaría crear el llamado agente aduanal corporativo, y a través de dicha figura ya no se otorgarían las patentes a personas físicas, sino a empresas, es decir, ya no se hablaría de una patente personal. Lo cual vemos, que en la práctica así ha ocurrido, ya que no han existido convocatorias para nuevos agentes aduanales, salvo el caso de un interesado amparado actualmente (2022).

Recordemos que la iniciativa de la creación de las agencias aduanales corporativas tuvo como finalidad esencial, el asegurar la continuidad de las inversiones que han realizado los agentes aduanales en las empre-

sas que han constituido, sobre todo atendiendo y teniendo en cuenta las causas de muerte o incapacidad permanente de los propios Agentes Aduanales, al igual que se hizo en su momento con la figura del llamado Agente Aduanal sustituto, pero ahora mediante la entrega de una Agencia Aduanal o Patente Corporativa.

De acuerdo con las adecuaciones y reformas que se realizaron a la Ley Aduanera (Art. 167-D) una Agencia Aduanal, se trata de una persona moral autorizada por el SAT (ahora ANAM) para promover por cuenta ajena el despacho aduanero de mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la propia Ley Aduanera.

4.- Delimitación Conceptual

Dentro de este marco referencial, es adecuado delimitar las características que individualizan a esta importante figura del agente aduanal, a fin de precisar el alcance y contenido de su actuación en el comercio exterior y en el Derecho Aduanero.

Los agentes de aduanas que operan hoy en día, no tienen funciones limitadas de presentar únicamente los documentos necesarios para el despacho de las mercaderías de sus mandantes, pues no son meros tramitadores. El campo de su actuación y conocimiento se ha ampliado ante diversos organismos y unidades administrativas que tiene relación directa o indirecta con el comercio internacional, así como por la necesidad de brindar servicios adecuados, eficientes e integrales que deben prestar antes, durante y después del despacho, de tal manera que también se hacen indispensables para la autoridad, al tener más controlados a éstos, como a los importadores o exportadores.⁷ En el argot aduanero, también es denominado como agente de aduanas, *custom broker* o *custom agent*.

El agente de aduana, es definido por el Glosario de Términos Aduaneros de ALALC como “el Despachante de Aduanas, agentes de Aduanas, agente General de Aduanas, agente aduanal, agente Afianzado de Aduanas, agente Especial de Aduanas, Comisionista de Aduanas: Persona autorizada por la aduana o habilitada ante ésta por la autoridad competente, para despachar mercaderías por cuenta ajena”.⁸ Dicha definición sitúa al agente aduanal en las funciones que desempeña, mismas que se limitan al despacho de las mercaderías, pero no sólo ante la aduana, sino también ante todos los entes públicos o privados que directa o indirectamente tengan relación con el comercio internacional.

En la mayor parte del mundo, el agente aduanal actúa y se reconoce como la persona que tiene suficientes conocimientos para representar a los importadores y exportadores en el despacho aduanal, es un especialista de las aduanas que puede llevar de la mano a los usuarios de las aduanas. De hecho, la mayor parte de las definiciones encontradas, hablan de sus conocimientos y experiencia para que los importadores y exportadores realicen correctamente sus operaciones aduaneras, así como de instituciones de facilitación y control del despacho aduanero.

Para actuar como agente aduanal, el interesado debe de cubrir con los requisitos establecidos en la legislación aduanera para obtener la patente respectiva, así como para operar como tal. Así, una vez obtenida ésta, la autoridad aduanera constantemente fiscaliza que su operación sea apegada al marco legal existente, a fin de que el mismo no pueda incurrir en irregularidades que tienen como consecuencia sanciones que van desde la inhabilitación para actuar hasta la cancelación de la patente, sin perjuicio





de otras sanciones que pudieran determinarse por las autoridades competentes.

Lo anterior se entiende, en virtud de que el importador o exportador pudieran solicitar el despacho aduanero de sus mercaderías por sí mismos o a través de un representante distinto al agente o agencia aduanal. Empero, al carecer los primeros de los conocimientos y prácticas en la materia, por el complejo sistema del comercio exterior, representado por una serie de normas legales, reglamentarias y administrativas sobre nomenclaturas, valor, tributación aduanera, cuotas compensatorias, regulaciones no arancelarias, regímenes aduaneros especiales, etcétera, se hace necesario recurrir a expertos como lo son los propios agentes aduanales, que son profesionales y técnicos aduaneros con conocimiento de las normas y procedimientos de importación y de exportación, y que en teoría se encuentran en condiciones eficientes de representar a los contribuyentes en el despacho aduanero de sus mercaderías.

5. Naturaleza Jurídica

Las legislaciones aduaneras latinoamericanas individualizan al agente aduanal como un comisionista; mandatario; profesional; comerciante; empresario; mandatario; auxiliar de la administración pública; intermediario entre la administración de aduanas y sus usuarios, el comercio y la industria; como colaboradores del comercio; e incluso, para algunos efectos, funcionario público, etcétera.

De igual forma, una tesis de jurisprudencia en materia administrativa ha destacado el régimen jurídico de los agentes aduanales, refiriéndose a que: “Desde el punto de vista histórico y doctrinal, la actividad de los

agentes aduanales ha sido configurada como un oficio sometido a un régimen de derecho público, en el cual la intervención estatal se ha manifestado, gracias a una copiosa reglamentación existente en esta materia, en la imposición de diversos deberes a cargo de aquellos, tales como los de prestar la función de manera ininterrumpida, personalmente y conforme a las tarifas señaladas por las autoridades hacendarias, de llevar registros y archivos siempre a disposición de éstas, así como de caucionar su manejo. La sumisión de este oficio al régimen descrito ha obedecido a la necesidad de asegurar, más que la percepción oportuna de los ingresos tributarios derivados de estas operaciones, que los servicios relacionados con el despacho aduanal se presten por una persona cuya capacidad técnica y profesional esté respaldada por una patente expedida por el Estado, la cual haga presumir que su titular conoce en toda su complejidad los trámites y procedimientos a observar en cada caso.”⁹

De todas esas denominaciones y características, para efectos jurídicos, destaca su actuación como mandatario o comisionista. En este sentido, debemos precisar que la figura de mandatario deriva del man-

dato, el cual es definido por el artículo 2546 del Código Civil Federal como “un contrato mediante el cual el mandatario se obliga a ejecutar por cuenta del mandante los actos jurídicos que éste le encarga”. Por su parte, la comisión de conformidad con el artículo 273 del Código de Comercio es “El mandato aplicado a actos concretos de comercio... Es comitente el que confiere comisión mercantil, y comisionista el que la desempeña”, y se considera como un contrato mercantil atípico, por carecer de una regulación específica, debido a que nos remitimos a lo establecido en los artículos 2560 y 2561 del Código Civil.¹⁰ De lo anterior, se desprende que la naturaleza jurídica del agente aduanal, reviste en el fondo la de un mandatario y de un comisionista.

La aseveración anterior la considero correcta, en virtud de que la legislación aduanera es omisa para precisar una definición clara del agente aduanal y de su naturaleza jurídica, pues ésta sólo se limita a señalarlo como un consignatario, mandatario o representante legal de los importadores y exportadores.¹¹ Adicionalmente, la doctrina tributario-aduanera ha estudiado al agente de aduanas, limitándose a analizarlo únicamente como responsable de los impuestos

**“LA FIGURA DE MANDATARIO
DERIVA DEL MANDATO, EL CUAL
ES DEFINIDO POR EL ARTÍCULO
2546 DEL CÓDIGO CIVIL FEDERAL
COMO “UN CONTRATO MEDIANTE
EL CUAL EL MANDATARIO SE OBLIGA
A EJECUTAR POR CUENTA DEL
MANDANTE LOS ACTOS JURÍDICOS
QUE ÉSTE LE ENCARGA”**

al comercio exterior que se generen por su actuación mediata por nombre y por cuenta del importador o exportador, según corresponda, estando de acuerdo en calificarlo como un representante y responsable solidario de los impuestos aduaneros ante el servicio público aduanero, que tiene a su cargo la función de proveer de servicios públicos concesionados a los contribuyentes.

El agente aduanal como mandatario, tiene obligaciones y derechos en relación a sus clientes, las cuales son independientes de las obligaciones y derechos de carácter aduanal contenidos en la Ley Aduanera. Dentro de las obligaciones de carácter civil y mercantil, figuran las prestaciones de hacer, que suponen la de otorgar un servicio eficiente a su cliente. Esta obligación civil, se funde con la obligación aduanera del agente aduanal de actuar en los trámites o gestiones aduanales con tal carácter de agente aduanal.¹²

Además, la actividad del agente aduanal está destinada a salvaguardar el interés público, que justifica su intervención administrativa por vía reglamentaria; sin embargo, al quedar dicha actividad sometida a la necesidad de una autorización administrativa previa, la Administración de Aduanas suele aprovechar esta circunstancia para imponer al autorizado una serie de cargas y obligaciones positivas en cuanto a la forma del ejercicio de su actividad, que se traducen en mecanismos de control de su operación.

Este grado de intervencionismo administrativo se ha justificado en la doctrina mediante la idea del *servicio público impropio o virtual*. En tal sentido, De Laubadire precisa que las autoridades administrativas, cuando son llamadas a autorizar a los particulares el ejercicio de ciertas actividades, pueden subordinar su autorización a obligaciones de servicio público,

transformando así, en cierta medida, una actividad privada en un servicio público. Son dos las condiciones que se exigen en tales casos: a) es preciso que la actividad en cuestión esté sometida a un régimen de autorización previa; y b) se exige que presente un carácter de interés general, es decir, que constituya un servicio público virtual.¹³

El agente aduanal también puede concebirse como sujeto pasivo de la relación tributaria aduanera, al respecto el Modelo de Código Tributario para América Latina en su artículo 22, define al sujeto pasivo de la obligación tributaria como: “la persona obligada al cumplimiento de las prestaciones tributarias, sea en calidad de contribuyente o de responsable”. En este sentido, es claro que su calidad de sujeto pasivo no lo es bajo el carácter de contribuyente, ya que dentro de su esfera jurídica no se verificó hecho imponible, sin embargo, se deberá atener a las reglas de responsabilidad directa y solidaria establecidas en la propia legislación aduanera.

**“EL AGENTE ADUANAL
TAMBIÉN PUEDE
CONCEBIRSE COMO
SUJETO PASIVO DE LA
RELACIÓN TRIBUTARIA
ADUANERA, AL RESPECTO
EL MODELO DE CÓDIGO
TRIBUTARIO PARA AMÉRICA
LATINA EN SU ARTÍCULO
22, DEFINE AL SUJETO
PASIVO DE LA OBLIGACIÓN
TRIBUTARIA COMO: LA
PERSONA OBLIGADA
AL CUMPLIMIENTO
DE LAS PRESTACIONES
TRIBUTARIAS, SEA
EN CALIDAD DE
CONTRIBUYENTE O
DE RESPONSABLE”**



5.1. ¿Es un Monopolio?

Hemos comentado que por regla general y en la práctica quienes importan o exporten mercancías presentan ante la aduana, por conducto de agente aduanal, un pedimento electrónico con el formato aprobado por la SHCP. Esto significa que los agentes aduanales tienen el monopolio de las operaciones aduaneras, pues por regla general únicamente los agentes aduanales —y salvo en contados casos los Representantes Legales (antes Apoderados Aduanales, cuya figura se derogó en el 2013)—, podrán realizar el despacho aduanero de las mercancías, ya sea que actúen como consignatarios o mandatarios de un determinado importador o exportador.

La causa de obligatoriedad de comparecer ante las aduanas a través de agentes aduanales, además de lo señalado anteriormente, se ha debido no sólo al desconocimiento del interesado en las normas y trámites aduaneros, sino también a la imperiosa necesidad de seguridad y rapidez del desaduanamiento de sus mercaderías que pudieran encontrarse en los almacenes adua-

neros, gravadas con fuertes tasas de almacenaje y que pueden resultar en definitiva más onerosas que los derechos o impuestos que se pagan por las mercancías.

Adicionalmente, el agente aduanal es una persona física que ejerce una profesión u oficio remunerado; que debe contar con un título o reconocimiento oficial que lo habilite para ejercer sus funciones como profesional; que como todo profesional podrá estar colegiado o inscrito en una asociación de técnicos o profesionales; que para obtener la patente o su colegiación, debe acreditar ante las autoridades o asociaciones que correspondan, que cuenta con los conocimientos técnicos y la experiencia necesaria, la solvencia económica para ofrecer sus servicios a terceros; y finalmente, que de su función de agente de aduanas, haga su profesión u oficio habitual; y actuará en representación de terceros, por cuenta ajena, y jamás por cuenta propia, ya que en esta calidad intervienen los dueños, destinatarios, remitentes o portadores de las mercaderías y los consignatarios y/o consignadas, respecto de las mercaderías que se importen o exporten, consignadas a su nombre o en los

conocimientos de embarque, cartas de porte o guía aéreas, etcétera.

5.2. Recomendaciones y Características Esenciales del Agente de Aduanas

Existen cuatro elementos que caracterizan fundamentalmente a los agentes de aduanas: *a)* su profesionalización, *b)* la representación de terceros, *c)* la habitualidad de sus funciones, y *d)* la actuación por cuenta del importador o exportador en el despacho aduanero de las mercaderías. No obstante, consideramos y recomendamos que el agente de aduanas o agente aduanal, cumpla con las siguientes características esenciales, particularmente en nuestra legislación mexicana:

a) Persona Física - Persona Natural

El agente aduanal o agente de aduanas siempre deberá ser una persona física (persona natural) ya que ejerce una actividad que requiere de conocimientos especializados a la par de habilidades, que una persona jurídica o moral no podría prestar, para la obtención de los objetivos perseguidos tanto por los clientes o usuarios de las aduanas, así como para el control del despacho aduanero por parte de las autoridades aduaneras.

En la mayor parte del mundo, el agente de aduanas actúa y se reconoce como la persona que tiene suficientes conocimientos para representar a los importadores y exportadores en el despacho aduanal, es un especialista de las aduanas que puede llevar de la mano a los usuarios de las aduanas. De hecho, la mayor parte de las definiciones encontradas, hablan de sus conocimientos y experiencia para que los importadores y exportadores realicen correctamente sus operaciones aduaneras, así como de institu-



ciones de facilitación y control del despacho aduanero.

Adicionalmente, las funciones del agente de aduanas reciben un honorario o remuneración por los servicios prestados, por lo que deberán contar con un título o reconocimiento oficial que los habilite para ejercer sus funciones como profesional; y que como todo profesional podrá estar colegiado o inscrito en una asociación de técnicos o profesionales.

En este sentido, para obtener la patente (cédula) o su colegiación, debe acreditar ante las autoridades o asociaciones que correspondan, que cuenta con los conocimientos técnicos y la experiencia necesaria, la solvencia moral y económica para ofrecer sus servicios a terceros; de tal manera que haga de su función de agente de aduanas una profesión u oficio habitual. La naturaleza jurídica del agente de aduanas puede traducirse en que posee la característica de un mandatario intuitu personae¹⁴, cuyas relaciones jurídicas entre el mandante y su cliente se encuadran dentro del contrato de mandato reconocido en la legislación nacional, por ejemplo, en México, en el Código Civil Federal.¹⁵

De esta manera, concluimos que una de las obligaciones del agente de aduanas previstas en las legislaciones nacionales, es precisamente el de actuar con la característica de persona física o natural, y que es reconocido y contratado por su cliente por sus características intuitu personae, en los trámites o gestiones aduanales en su carácter de agente aduanal.¹⁶

b) Avalado por el Poder Público - Por Cada Estado Soberano

La autorización para ser agente de aduanas lleva implícito de que éste ha sido o es avalado por el Poder Público, mediante el otorgamiento de una patente o cédula para promover por cuenta ajena y en favor del cliente el despacho de las mercancías, a través de los regímenes aduaneros previstos en la legislación nacional, siempre que se cumplan con los requisitos establecidos para ello. De esta manera, los usuarios de las aduanas podrán por conducto de los agentes aduanales realizar el despacho aduanero de las mercaderías de manera segura, independientemente de que dichos agentes actúen como consignatarios o mandatarios de un determinado importador o exportador.

Este aval del Poder Público al agente de aduanas, de igual manera podrá ser retirado o cancelado por el Estado, como consecuencia del incumplimiento a las funciones propias de su actuación como agente de aduanas, mismas que son traducidas en el cometimiento de infracciones a las disposiciones jurídicas aplicables que regulan su actividad y de las obligaciones a las que está constreñido.

“UNA DE LAS OBLIGACIONES DEL AGENTE DE ADUANAS PREVISTAS EN LAS LEGISLACIONES NACIONALES, ES PRECISAMENTE EL DE ACTUAR CON LA CARACTERÍSTICA DE PERSONA FÍSICA O NATURAL, Y QUE ES RECONOCIDO Y CONTRATADO POR SU CLIENTE POR SUS CARACTERÍSTICAS INTUITU PERSONAE, EN LOS TRÁMITES O GESTIONES ADUANALES EN SU CARÁCTER DE AGENTE ADUANAL”



c) Nacional y Residente de su País

Uno de los requisitos que contemplan las legislaciones nacionales aduaneras es que los agentes de aduanas para obtener la patente sean nacionales y residentes del país de que se trate, en pleno ejercicio de sus derechos. En el caso de México, se requiere, entre otros requisitos para ser agente aduanal, ser mexicano mayor de 18 años de edad, con capacidad para que de mutuo propio pueda adquirir derechos y obligaciones. Cabe indicar que el artículo 32 de la Constitución Política Federal reserva sólo a los mexicanos por nacimiento el ser agente aduanal, siempre y cuando no adquieran otra nacionalidad.

d) Cumpla con Requisitos de Ley

Para actuar como agente de aduanas, las legislaciones nacionales exigen que el interesado debe de cubrir ciertos requisitos para obtener la patente respectiva, así como para operar como tal. Así, una vez obtenida ésta, la autoridad aduanera constantemente fiscaliza que su operación sea apegada al marco legal existente, a fin de que el mismo no pueda incurrir en irregularidades que tienen como consecuencia sanciones que pueden ir desde la inhabilitación para actuar hasta la cancelación de la patente, sin perjuicio de otras sanciones que pudieran determinarse por las autoridades competentes y de las sanciones de carácter civil.

La patente de agente aduanal, puede considerarse como una autorización personal e intransferible, -salvo en casos muy especiales, como lo es en el caso de México con la figura de “la agencia aduanal o patente corporativa”, que otorga la autoridad aduanera

a una organización o empresa para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías en los diferentes regímenes aduaneros.

e) Con Autonomía del Importador o Exportador

Las obligaciones que tienen los agentes de aduanas para actuar como tales y cuyo cumplimiento le corresponde vigilar a la autoridad aduanera, con quien tiene un vínculo constreñido de supra-subordinación, pueden ser de: dar, hacer o no hacer. Estas obligaciones se encuentran vinculadas directamente con en el ejercicio de su patente de agente aduanal, a las cuales denominamos obligaciones intuitu personae, —ya comentadas—, porque están condicionadas y vinculadas directamente a su actuación personalísima, capacidad y honradez, y se diferencian de las otras obligaciones de carácter meramente fiscales-administrativas derivadas de su responsabilidad directa o solidaria ante la autoridad aduanera, así como de las distintas que se encuentran contenidas en legislación aduanera, que regulan la entrada al territorio nacional y

la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías.

En este orden, no obstante que el agente aduanal actúa como mandatario de su cliente importador o exportador, actúa con autonomía del mismo ante la aduana, ya que es el propio agente de aduanas quien con sus conocimientos especializados en la materia y con experiencia, toma las decisiones más acertadas para presentar de manera correcta la declaración aduanera de las mercancías, utilizando para tal efecto su infraestructura, tecnologías e incluso, personal a su cargo.

Así mismo, el agente de aduanas tiene obligaciones y derechos en relación a sus clientes por el servicio prestado, las cuales son independientes de las obligaciones y derechos de carácter aduanal contenidos en la legislación aduanera. Dentro de las obligaciones de carácter civil y mercantil, figuran las prestaciones de hacer, que suponen la de otorgar un servicio eficiente a su cliente. Esta



obligación civil, se funde con la obligación aduanera del agente de aduanas de actuar en los trámites o gestiones aduanales con tal carácter de agente de aduanas; como consecuencia de esto la aduana tiene menos trato directo con los importadores y exportadores reduciendo con ello prácticas indebidas en el desaforo de las mercaderías, generadas en buena medida por el desconocimiento de los importadores y exportadores de los trámites aduaneros a seguir.

f) Independencia Técnica del Poder Público

Analizando las actividades de los agentes aduanales que prestan como un servicio de outsourcing, vemos que como tal el outsourcing resulta en una enorme ventaja para dicho gremio, ya que de esta manera podrán asesorar y apoyar en el despacho aduanero de las mercancías a sus clientes con independencia técnica, tomando las mejores decisiones y realizando las mejores prácticas para la transmisión y presentación de las declaraciones aduaneras.

En suma, el agente de aduanas es autorizado por el Estado para tener un trato directo con el contribuyente o público usuario de las aduanas, el cual al tener un conocimiento especializado, técnico e independiente, le permite actuar de forma rápida y eficaz, de conformidad con el marco legal aplicable, reduciendo posibles irregularidades en el despacho de las mercancías, pero que implica también se le confiera al agente aduanal una gran responsabilidad al confiársele los trámites de comercio internacional.

g) Gestiona por Cuenta Ajena

Algunas legislaciones nacionales, como es el caso de México, son

omisas para dar una definición precisa y clara del agente de aduanas y de su naturaleza jurídica, ya que muchas de ellas se limitan únicamente a señalarlo como un consignatario, mandatario o representante legal de los importadores y exportadores ante la aduana. Adicionalmente, la doctrina tributario-aduanera ha estudiado al agente de aduanas, limitándose a analizarlo únicamente como responsable de los tributos al comercio exterior que se causan en las operaciones aduaneras y que resulta de su actuación aduanera, estando de acuerdo en calificarlo como un representante y responsable de los impuestos aduaneros ante el Estado o el Fisco.

“EL AGENTE DE ADUANAS ES AUTORIZADO POR EL ESTADO PARA TENER UN TRATO DIRECTO CON EL CONTRIBUYENTE O PÚBLICO USUARIO DE LAS ADUANAS, EL CUAL AL TENER UN CONOCIMIENTO ESPECIALIZADO, TÉCNICO E INDEPENDIENTE, LE PERMITE ACTUAR DE FORMA RÁPIDA Y EFICAZ, DE CONFORMIDAD CON EL MARCO LEGAL APLICABLE”

Esto es, que una de las características del agente de aduanas es que siempre actúa en el desaforo de las mercancías, ante la aduana, en representación de terceros, realizando sus funciones y actividades por cuenta ajena y en favor de un tercero que lo contrata para este efecto, siendo en éste en consecuencia en quien repercuten tales actos administrativos para efectos fiscales; de tal modo que el agente de aduanas jamás actúa en sus funciones por cuenta propia; sin perjuicio, de la calidad de propietarios, destinatarios, remitentes o consignatarios, que tienen sus clientes con respecto de las mercaderías que se importen o exporten, amparadas en las facturas, conocimientos de embarque, cartas de porte o guía aéreas, etcétera.



h) Responsable del Pago de los Tributos

El principio de la autodeclaración en materia aduanera¹⁸ constituye el pilar fundamental en el establecimiento de las políticas de revisión de las mercancías de comercio exterior por parte de las autoridades aduaneras. Con base en este principio de la autodeclaración en materia aduanera, en primera instancia corresponde al propio contribuyente importador o exportador por sí sólo o por conducto de su agente de aduanas, determinar la base y la cantidad de impuestos a pagar por la importación y exportación de mercancías, correspondiendo a la autoridad aduanera únicamente la revisión del pago efectuado mediante el ejercicio de sus facultades de comprobación e incluso del cumplimiento de las demás obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias aplicables. Esto es, que las operaciones aduaneras deben sustentarse en este principio, no sólo para el pago de los tributos al comercio exterior, sino para el cumplimiento de medidas y restricciones no arancelarias y de las demás formalidades del despacho aduanero de las mercancías.

Bajo este principio de autodeclaración aduanera, la función y actuación de los agentes de aduanas los convierte en responsables directos o responsables solidarios de sus clientes importadores y exportadores ante la aduana.

Por tanto, el agente aduanal también puede concebirse como sujeto pasivo de la relación tributaria aduanera. Al respecto el Modelo de Código Tributario para América Latina en su artículo 22, define al sujeto pasivo de la obligación tributaria como: “la

“EL AGENTE DE ADUANAS NO SERÁ RESPONSABLE DE LAS OPERACIONES ADUANERAS EN CIERTOS CASOS, SIEMPRE Y CUANDO TENGA INTEGRADAS LAS PRUEBAS RESPECTIVAS EN SU EXPEDIENTE DE COMERCIO EXTERIOR PARA MATERIALIZAR LAS EXCLUSIONES DE RESPONSABILIDAD”

persona obligada al cumplimiento de las prestaciones tributarias, sea en calidad de contribuyente o de responsable”. En este sentido, es claro que su calidad de sujeto pasivo no lo es bajo el carácter de contribuyente, ya que dentro de su esfera jurídica no se verificó el hecho imponible, sin embargo, deberá atenerse a las reglas de responsabilidad directa y solidaria limitada, establecidas en la propia legislación aduanera.

En México la Ley Aduanera y el Código Fiscal de la Federación sólo reconocen la responsabilidad solidaria de los agentes aduanales y no dan lugar a la responsabilidad subsidiaria. Los principales supuestos de responsabilidad solidaria aduanera los encontramos en el artículo 53 de la Ley Aduanera que hace referencia expresamente a este tipo de responsabilidad, misma que se aplica sin perjuicio de lo establecido por dicho Código que en su artículo 26 establece los principales casos de responsabilidad solidaria en materia fiscal. Adicionalmente esta responsabilidad solidaria sólo comprende los accesorios de las contribuciones, con excepción de las multas; es decir, comprende los recargos, los

gastos de ejecución, y la indemnización sobre cheques no pagados, salvo las multas.

i) Función de protección a la Sociedad y al Medio Ambiente (Aduanas Verdes)

Además de representar a los importadores y exportadores en el levante de las mercancías ante la aduana, de realizar los actos y formalidades del despacho aduanero, de cumplir las normas legales aplicables, las regulaciones no arancelarias y los demás requerimientos lícitos de sus clientes; la actividad del agente aduanal está destinada a salvaguardar el interés público, la protección de la sociedad y del medio ambiente (esto último dentro de las funciones de las llamadas “Aduanas Verdes”), que justifica su intervención administrativa por vía reglamentaria.

Este grado de intervencionismo administrativo se ha justificado en la doctrina mediante la idea del “servicio público impropio o virtual”. En tal sentido, se precisa que las autoridades administrativas cuando son llamadas a autorizar a los particulares el ejercicio de ciertas actividades, pueden subordinar su autorización a obligaciones de

un servicio público, transformando así y en cierta medida, una actividad privada en un servicio público. De este modo, existen condiciones que se exigen en tales supuestos: que la actividad en cuestión esté sometida a un régimen de autorización previa, como es el caso del otorgamiento de una patente de aduanas; y que la misma actividad del particular autorizado tenga un interés general, es decir, que en este caso, la función del particular agente de aduanas se constituya un servicio público de protección a la sociedad y al interés general.

Por tanto, bajo este pensamiento consideramos que los agentes de aduanas influyen de manera determinante en la salvaguarda y protección del interés público, de la sociedad y del medio natural que le rodea; entre otros aspectos, tales como influir positivamente en la seguridad de la cadena de suministros o de abastecimiento de las mercancías de comercio exterior.

j) Promotor de los Derechos Humanos de los Usuarios de las Aduanas
Consideramos que el agente de aduanas debe ser un promotor de respeto a los Derechos Humanos; por tanto, los agentes de aduanas están constreñidos a influir —sin llegar a ser un ombudsman—, para que los funcionarios de aduanas y las aduanas actúen con respeto y apego a los derechos humanos reconocidos en la Declaración de los Derechos Humanos, adoptada por los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

De esta manera, la revisión efectuada por las aduanas a ciertas mercancía que ingresan al territorio aduanero o salen del mismo, mediante la utilización de los servicios del agente de aduanas, deben partir de la premisa de que podrían

tratarse de bienes tangibles de importadores, exportadores o de gobiernos, que requieren las mercancías bajo circunstancias de urgencia, de salud, de un estado de necesidad, de protección a desastres naturales, o simplemente, porque los usuarios de las aduanas —incluyendo a los transportistas o choferes—, tienen el pleno derecho de ser tratados por la aduana o las autoridades con especial respeto a los derechos de las personas, teniendo los agentes de aduanas en estos casos la capacidad de influir con su actividad en la promoción del respeto a los Derechos Humanos y Económicos de los usuarios de las aduanas.

6.- Conclusión

En suma, el agente de aduanas debe ser una persona física o natural autorizada por la SHCP/ANAM para tener un trato directo intuitu personae con el contribuyente o con el público usuario de las aduanas, facilitándose con ello el despacho de las mercancías, así como para evitarle irregularidades en su operación; lo cual implica también que se le confiera al agente de aduanas una gran responsabilidad al tener el monopolio de los trámites aduaneros de todo un país, como es el caso de México, ya que con esto recae en las espaldas del agente aduanal buena parte de la seguridad nacional, lo cual sin duda es una función y actividad exclusiva del Estado Mexicano, así como el control de las fronteras, ya sea que las aduanas puedan estar “militarizadas”, “medianamente militarizadas” o “no militarizadas”.

1. GODOY TOSCANO, Xóchitl. “Actuación del Agente Aduanal en el Orden del Comercio Internacional en México”. Tesis de Licenciatura. Universidad Vasco de Quiroga, Morelia, Michoacán, Noviembre de 2001, pp. 59-60.
2. Artículo 16-A de la Ley Aduanera.
3. Artículos 6 y 38 de la Ley Aduanera.
4. Artículos 59, fracción III y 162, fracción VII, inciso g) de la Ley Aduanera.
5. Artículo 61 de la Ley Aduanera.
6. Artículo 161, fracción VII y 163-A de la Ley Aduanera.
7. Desde luego, existen trámites aduanales donde se justifica no utilizar los servicios de estos entes, sin embargo, se trata de casos que se presentan como excepción a la obligación de presentar pedimentos aduaneros.
8. ALADI. Glosario de términos aduaneros de ALAC-ALADI. Montevideo, 1983.
9. Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito. Semanario Judicial de la Federación. Octava Época, Tomo IV, Segunda Parte-1, Julio a Diciembre de 1989, p. 52.
10. ARCE GARGOLLO, Javier. Contrato Mercantiles Atípicos. Editorial Porrúa, México, 4ª. Ed., 1997, pp. 231 y 248.
11. Artículos 40, 41 y 159 de la Ley Aduanera.
12. Artículo 162, fracción I de la Ley Aduanera.
13. WITKER, Jorge. Derecho Tributario Aduanero. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Serie I: Estudios de Derecho Económico, Núm. 27, 2ª. Ed., 1999, p. 312.
14. “Loc. lat. Por razón de la persona o en consideración a ella. Se refiere a las disposiciones o actitudes que se adoptan sin atenerse estrictamente a derecho o a razón, sino al respeto que alguien merece”. Enciclopedia Jurídica; Edición 2014; <http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/d/intuitu-personae/intuitu-personae.htm>.
15. Artículos 2546 al 2584 del Código Civil Federal.
16. Véase el artículo 162, fracción I de la Ley Aduanera.
17. Cfr. Artículos 40, 41 y 159 de la Ley Aduanera mexicana.



NEGATIVAS DEL REGISTRO EN EL ESQUEMA DE CERTIFICACIÓN DE EMPRESAS MODALIDAD IVA E IEPS A EMPRESAS IMMEX SERVICIOS

Derivado de los constantes cambios al interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los criterios de las personas encargadas de emitir resoluciones a las solicitudes de inscripción en el Registro en el Esquema de Certificación de Empresas en la modalidad IVA e IEPS han cambiado constantemente y algunos criterios se emiten en contraposición de los requisitos legales establecidos en la legislación aduanera, tales como los contemplados en la Ley Aduanera, Decreto IMMEX y Reglas Generales de Comercio Exterior.



Actualmente se han emitido negativas a las solicitudes al registro específicamente para empresas que cuentan con el programa IMMEX bajo la modalidad de servicios y que tienen autorizada la actividad de **abastecimiento, almacenaje o distribución de mercancías**, ya que la Administración de Certificación y Asuntos Internacionales de Auditoría de Comercio Exterior "2", considera que para poder acceder al Registro, señala que las personas que introduzcan mercancías al territorio nacional bajo el contexto de un programa de maquila o de exportación (IMMEX), deberán hacerlo bajo el régimen aduanero de importación temporal debiendo **destinarse forzosamente a un proceso de elaboración, transformación o reparación**, para su posterior retorno al extranjero, apegándose a la literalidad del régimen contemplado en los artículos 90 y 108 de la Ley Aduanera.

Este criterio se basa en lo establecido en los artículos 28-A de ley del IVA y 15-A de la ley del IEPS, ya que en ambos artículos se establece que las personas que introduzcan bienes



LIC. JESÚS EDUARDO Rangel Espinosa

Jefe del área de IMMEX y Certificaciones en ICLawyers
Licenciado en Negocios Internacionales por la Universidad de La Salle Bajío. Asesor, analista y desarrollador del área especializada encargado de IMMEX, PROSEC, Anexo 31, Registro en el Esquema de Certificación de Empresas, padrón de importadores general y sectoriales de los clientes del despacho. Es instructor y capacitador a nivel nacional para el sector privado.

bajos los regímenes aduaneros de **importación temporal para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación**, podrán aplicar un crédito fiscal consistente en una cantidad equivalente al 100% ya sea para el IVA o para el IEPS, por consiguiente al tratarse de una empresa con programa IMMEX bajo la modalidad de servicios relativas al **abastecimiento, almacenaje o distribución de mercancías NO estaría realizando un proceso de elaboración, transformación o reparación**.

Con este criterio se han negado inscripciones al Registro en el Esquema de Certificación de Empresas bajo el argumento de que las mercancías que se importen al amparo del programa

NO se destinarán a un proceso de elaboración, transformación o reparación a pesar de haber cumplido con todos los requisitos establecidos en el **capítulo 7.1 y el formato F3. Solicitud de Registro en el Esquema de Certificación de Empresas del Anexo 1 de las Reglas Generales de Comercio Exterior** vigentes publicadas por el SAT y entre algunos de los requisitos se establece de manera particular **lo que deben acreditar aquellas empresas que tengan por objeto actividades DISTINTAS a la elaboración, transformación o reparación de mercancías y retornen en el mismo estado las mercancías importadas temporalmente**, específicamente en la regla 7.1.2 apartado A numeral III inciso b) de las RGCE.

A continuación me permito transcribir extractos de la ficha de trámite F3:

F3. Solicitud de Registro en el Esquema de Certificación de Empresas.

MODALIDAD IVA E IEPS

En caso de la modalidad IVA e IEPS seleccione el régimen aduanero. (Marque con una "X" en los cuadros que aplique)

☐ Importación temporal para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación (IMMEX).

1.1 Actividad económica preponderante.

1.2. Sector productivo.

1. Nombre, Denominación y/o Razón social, RFC incluyendo la homoclave, se deberá anotar la clave del RFC a doce o trece posiciones.

1.1. Actividad económica preponderante.

Deberá anotar la actividad económica preponderante declarada ante el RFC.

1.2. Sector Productivo.

Deberá anotar la industria a la que pertenece o el servicio que presta, de conformidad con el siguiente catálogo:

Industria: Industria metalmecánica; industria de la minería y metalúrgica; siderúrgica; eléctrico-electrónico; aeronaves; química; farmacéutica; médica; autopartes; automotriz terminal; industria alimentaria; industria del papel y cartón; fabricación de artículos de oficina; industria de la madera; fabricación de muebles y productos relacionados; fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón; industria del plástico y del hule; fabricación de productos a base de minerales no metálicos; fabricación de maquinaria y equipo; fabricación de equipo ferroviario; bebidas y tabaco; industria de textil-confección; industria del calzado; y fabricación de juguetes, juegos de recreo y artículos deportivos.

Servicio: Abastecimiento, almacenaje o distribución de mercancías; clasificación, inspección, prueba o verificación de mercancías; operaciones que no alteren materialmente las características de la mercancía (que incluye envase, lijado, engomado, pulido, pintado o encerado, entre otros); integración de juegos (kits) o material con fines promocionales y que se acompañen en los productos que se exportan; reparación, re-trabajo o mantenimiento de mercancías; lavandería o planchado de prendas; bordado o impresión de prendas; blindaje, modificación o adaptación de vehículo automotor; reciclaje o acopio de desperdicios; diseño o ingeniería de productos; diseño o ingeniería de software; servicios soportados con tecnologías de la información; servicios de subcontratación de procesos de negocio basados en tecnologías de la información.

Si no encuadra en los sectores de los catálogos, deberá seleccionar el más cercano a sus actividades.

“AL TRATARSE DE UNA EMPRESA CON PROGRAMA IMMEX BAJO LA MODALIDAD DE SERVICIOS RELATIVAS AL ABASTECIMIENTO, ALMACENAJE O DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS NO ESTARÍA REALIZANDO UN PROCESO DE ELABORACIÓN, TRANSFORMACIÓN O REPARACIÓN”



Así mismo transcribo extracto de la regla mencionada:

REGLA 7.1. 2. Requisitos que deberán acreditar los interesados en obtener la modalidad de IVA e IEPS, rubro A

Los contribuyentes que operen bajo el régimen de importación temporal a través de un Programa IMMEX autorizado por la SE, deberán:

III. Haber importado temporalmente mercancías al amparo de su Programa IMMEX y retornarlas, durante los últimos 12 meses, de conformidad con lo siguiente:

b) Las empresas cuyo Programa IMMEX autorizado tengan por objeto actividades distintas a la elaboración, transformación o reparación de mercancías y retornen en el mismo estado las mercancías importadas temporalmente, deberán retornarlas en al menos el 60% del valor total de sus importaciones temporales, considerando el período señalado.

Es importante tener en cuenta que, al 17 de enero del 2022, existían **3,473 empresas** con el registro en el Esquema de Certificación de Empresas en la modalidad IVA e IEPS de las cuales **156 son empresas** que cuentan con programa IMMEX en la modalidad de servicios y **su principal actividad es la de Abastecimiento, almacenaje o distribución de mercancías**, por lo que con estos datos podemos confirmar que anteriormente si se otorgaba el registro a las empresas con esta modalidad de servicios y que el cambio de criterio es reciente.

Los datos señalados anteriormente son públicos y se pueden encontrar dentro del apartado del Registro en el Esquema de Certifi-

cación de Empresas, Modalidad IVA e IEPS en el portal del SAT y en el directorio de empresas con programa IMMEX publicado en la página de SNICE.

- **Listado de empresas con el Registro en el Esquema de Certificación de Empresas Modalidad IVA e IEPS** <https://www.sat.gob.mx/tramites/14661/obten-tu-registro-en-el-esquema-de-certificacion-de-empresas>
- **Directorio IMMEX** <https://www.snice.gob.mx/cs/avi/snice/programasfomento.html>

Considerando lo anterior, son preocupantes las medidas y criterios recientes que ha tomado la autoridad en este tipo de solicitudes ya que el **régimen de importación temporal para elaborar, transformar o reparar, es uno de los regímenes para obtener el Registro en el Esquema de Certificación de Empresas bajo la modalidad IVA e IEPS** y que para operar **dicho régimen es necesario contar con la autorización de un Programa IMMEX autorizado por Secretaría de Economía**, con independencia de la modalidad de este, así mismo mediante el DECRETO para el fomento de la industria manufac-

turera, maquiladora y de servicios de exportación (IMMEX), emitido por la Secretaría de Economía establece en su artículo 2 que el proceso de manufactura o maquila puede ser un proceso industrial **o de servicios**, y que **existen diferentes modalidades**.

Si bien las resoluciones pueden impugnarse mediante el recurso de revocación previsto en el artículo 116 del Código Fiscal de la Federación o mediante la interposición del juicio contencioso administrativo federal ante la Sala Regional competente del Tribunal Federal de Justicia Administrativa en la vía tradicional o, en línea, a través del Sistema de Justicia en Línea, de conformidad con los artículos 13 y 58-A de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, en relación con el artículo 3 de la Ley Orgánica de dicho órgano jurisdiccional, lo cierto es que las solicitudes de empresas cuya principal actividad es la de Abastecimiento, almacenaje o distribución de mercancías consideramos que no deberían ser negadas ya que por falta de capacitación y desconocimiento de la normatividad que rigen el mencionado esquema, se vulneran los derechos de los contribuyentes con las implicaciones económicas que esto conlleva.





SEDENA

SECRETARÍA DE LA
DEFENSA NACIONAL



FERIA AEROESPACIAL MÉXICO 2023

El evento Aeronáutico más importante de América Latina

Aeroespacial / Seguridad / Defensa / Educación



www.fairmexico.com.mx



26-29 Abril 2023

Base Aérea Militar No. 1

Santa Lucía, Estado de México



@FAMEX



famex_oficial



@FAMEXTweet



FAMEX



FAMEX MEXICO



TLC-G2

MÉXICO – COLOMBIA

México y Colombia son productores de bienes complementarios y tienen potencial para explotar sus ventajas comparativas en la industria automotriz, el sector textil y alimentos procesados. México exporta automóviles, televisiones, productos electrónicos y una variedad de productos terminados, mientras que Colombia exporta combustibles, manufacturas, autopartes e insumos. Actualmente, la integración comercial entre ambas naciones se enmarca en el TLC-G2 y la Alianza del Pacífico.



El antecedente de la relación comercial entre México y Colombia se remonta a 1994, cuando estos países al igual que Venezuela suscribieron el Tratado de Libre Comercio conocido como TLC-G3 que contemplaba un programa de desgravación (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022) para la mayoría de las mercancías provenientes de estos territorios por un período de 10 años, quedando excluida la mayor parte del sector agropecuario. En mayo de 2006, Venezuela decidió no formar parte del acuerdo comercial, quedando sin efecto los compromisos con ese país 180 días después de la notificación a las Partes. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022).

Sin Venezuela como miembro, el TLC-G2 continuó con el intercambio comercial e implementó medidas novedosas para ese tiempo, como el esquema para tramitar Certificados de Origen Electrónicos-G2 implementada el 4 de agosto de 2009, a través de la Decisión No. 53 firmada por México y Colombia y que representó el primer trámite 100% electrónico en los trámites de comercio exterior de la Secretaría de Economía de México,



MTRA. ANA MARÍA Acosta Tabares

Abogada de la Universidad del Rosario. Especialista en Derecho Aduanero y del Comercio Exterior de la misma Universidad. Estudiante de la Maestría en Tributación Internacional, Comercio Exterior y Aduanas de la Universidad Externado de Colombia. Funcionaria de la División de Gestión Jurídica – Nivel Central de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN en Colombia



LIC. JUAN CARLOS Rico Báez

Licenciado en Comercio Internacional, con diversas formaciones a nivel internacional, entre las que destaca su la formación como Inspector General de Aduanas en la Escuela Nacional de Aduanas de Francia. Cuenta con estudios en Estrategia en Harvard Business School, y actualmente cursa la Maestría en Tributación Internacional, Comercio Exterior y Aduanas de la Universidad Externado de Colombia.

Desde 2009 se ha desempeñado como servidor público en distintas aduanas del país.

en el caso del suministro se realiza para obtener la materia prima.

Para el año 2011, el Protocolo Modificadorio introdujo importantes cambios como: i) la incorporación de algunos bienes que estaban fuera del programa de desgravación, o pendientes de incorporación; ii) las funciones de la Comisión Administradora; iii) las reglas de origen específicas y iii) el Comité de Integración Regional de

Insumos, con la finalidad de contribuir al mejoramiento de la relación comercial y eventualmente, alcanzar los 9 mil millones de dólares, tan solo en exportaciones mexicanas.

Como resultado, en los primeros tres años de este relanzamiento los resultados económicos alcanzaron un promedio de 6 mil millones de dólares, seguido de tres años de decrementos para alcanzar niveles de 4 mil

“EN LOS PRIMEROS TRES AÑOS DE ESTE RELANZAMIENTO LOS RESULTADOS ECONÓMICOS ALCANZARON UN PROMEDIO DE 6 MIL MILLONES DE DÓLARES, SEGUIDO DE TRES AÑOS DE DECREMENTOS PARA ALCANZAR NIVELES DE 4 MIL A 500 MILLONES DE DÓLARES”

a 500 millones de dólares, mismos que se han mantenido constantes hasta la fecha, sin que se observe un alza importante.

A pesar de que, desde un principio de la relación comercial, México ha contado con un superávit comercial, este ha sido cada vez menor debido más a una reducción del comercio bilateral que a los constantes, pero incipientes incrementos de las exportaciones de Colombia a este país. Si bien, en los años 2017 y 2018 se observó una recuperación del volumen de comercio entre ambos países, los años 2019 y 2020 se caracterizaron por decrementos arrastrados por la pandemia (SARS- Covid-19). Aunque en 2021 se observó una recuperación para ambos países, esta no alcanzó los niveles de 2019. Habrá que esperar el desempeño de 2022 para confirmar esta tendencia y la fuerza de su impulso.

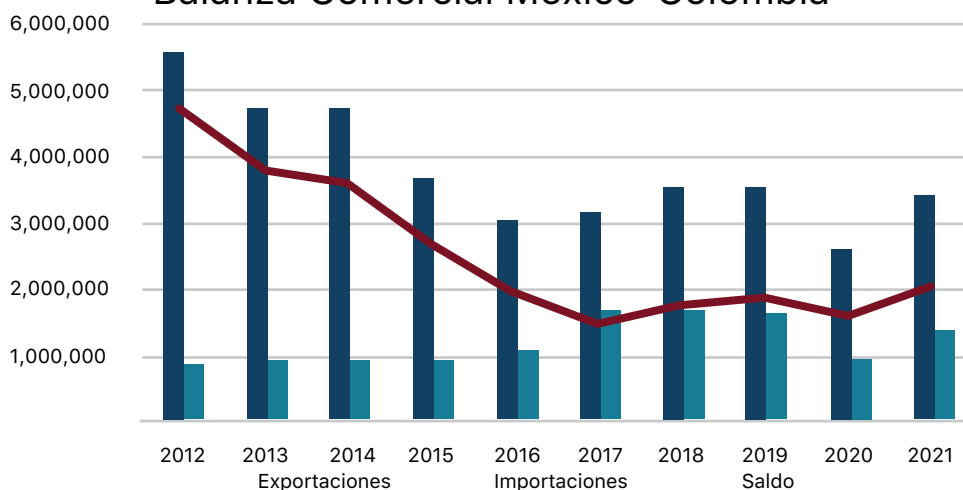
A continuación, se presenta el gráfico de la situación en comento:

Ante estas cifras, y considerando que una gran parte del universo arancelario se encuentra con cero por ciento de arancel, es evidente que se requiere seguir impulsando acciones de largo alcance para lograr los objetivos fijados en un principio.

Según el Informe Sobre los Acuerdos Comerciales Vigentes de Colombia proferido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en Colombia advierte el mismo fenómeno:

“La balanza comercial con México ha sido deficitaria para Colombia. En 2020, fue deficitaria en US\$1,672 millones. La agropecuaria en -US\$57 millones y la industrial en -US\$1,615 millones (Gráfica 61). En 2020, las

Balanza Comercial México-Colombia



(Elaboración propia, con cifras de INEGI.)

exportaciones sumaron US\$1,161 millones (18% menos que el año anterior) y las importaciones US\$2,833 millones (25% menos que el año anterior). En 2020, México fue el sexto destino al que Colombia exporta sus bienes (4% del total), y fue el tercer proveedor de Colombia con importaciones equivalentes a 7% del total.”

Con el paso del tiempo, pareciera que el instrumento actual no cuenta con los elementos de un TLC de última generación, en el que se aborden temas de suma relevancia para el crecimiento del intercambio comercial, como, por ejemplo: la facilitación aduanera, pequeñas y medianas empresas, competitividad, entre otras.

Otro punto importante a analizar es si la Administración del Acuerdo por medio de sus decisiones, es la mejor manera de impulsar la relación comercial, qué otros mecanismos pueden ser incorporados para responder rápidamente a los desafíos actuales, y qué otras políticas públicas al interior de ambos países pueden acompañar el desarrollo de los sectores potenciales para el intercambio comercial.

La Decisión más reciente fue publicada en febrero de este año con el No. 109, que dispone otorgar una dispensa temporal para la utilización de ciertos materiales producidos u obtenidos fuera de la zona de libre comercio en la manufactura de ciertos bienes textiles y del vestido, ante la incapacidad de los productores para disponer de los materiales para la fabricación de bienes textiles y del vestido bajo los requisitos del tratado.

Adicionalmente, la información es fundamental para imprimir confianza entre las inversionistas y lograr el desarrollo de un ambiente

“ES EVIDENTE QUE SE REQUIERE SEGUIR IMPULSANDO ACCIONES DE LARGO ALCANCE PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS FIJADOS EN UN PRINCIPIO”

de negocios adecuado, por lo que es recomendable transparentar el acuerdo a través de una plataforma virtual que esté al alcance de los importadores y exportadores, y en donde se puedan consultar trámites, obtener estadísticas, recibir orientación, etc.

Otro aspecto a considerar, es la similitud de los acuerdos comerciales suscritos por ambos países, compartiendo importantes socios, lo que podría ser aprovechado en la negociación o renegociación de futuros acuerdos, por ejemplo, en reglas de origen consolidadas.

Finalmente, el hecho de que ambos países forman parte de la Alianza del Pacífico integrada por

Chile, Perú y una posible incorporación de Ecuador, representa una excelente oportunidad para promover la integración comercial no solo entre ambos países, sino en la región.

**Advertencia: Este escrito tiene una finalidad exclusivamente académica sobre el estudio del TLC desde la perspectiva de los autores. Este escrito de manera alguna constituye un concepto o asesoría para fines privados o públicos, ni representa la postura jurídica sobre el tema por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales— DIAN. La autora no se hace responsable por la interpretación, divulgación y reproducción para impugnar casos particulares, juzgar o calificar decisiones tomadas por otras entidades del Estado o dependencias de la DIAN.*

BIBLIOGRAFÍA

1. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en Colombia. Recuperado el 12 de mayo de 2022, de <https://www.tlc.gov.co/temas-de-interes/informe-sobre-el-desarrollo-avance-y-consolidacion/documentos/ley-1868-informe-tlcs-2021-congreso.aspx>
2. Acerca de la Embajada - Asuntos económicos. (s/f). Gov.co. Recuperado el 12 de mayo de 2022, de https://mexico.embajada.gov.co/colombia/asuntos_economico
3. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en Colombia. Recuperado el 12 de mayo de 2022, de <https://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/tratado-de-libre-comercio-entre-los-estados-unidos/importante/resumen-del-acuerdo>
4. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en Colombia. Recuperado el 12 de mayo de 2022, de <https://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/tratado-de-libre-comercio-entre-los-estados-unidos#:~:text=El%20Tratado%20del%20Grupo%20de,172%20de%201994>



FAMEX CONTINÚA SU PROMOCIÓN INTERNACIONAL



FAMEX es una Feria Aeroespacial Internacional, sustentable, con prestigio y liderazgo, que genera atracción de Inversión Extranjera Directa, empleos en la comunidad aeronáutica nacional y promueve la industria aeroespacial de México, la aviación civil y militar, la tecnología y productos de defensa.

Es un evento organizado por la Secretaría de la Defensa Nacional a través de la Fuerza Aérea Mexicana, bajo la dirección del Comité Organizador de la FAMEX; responsable de la planeación, organización y materialización del evento.

Como parte de los esfuerzos para promocionar la Feria a nivel internacional, la Secretaría de la Defensa Nacional autorizó al General Javier Sandoval Dueñas presidente del Comité organizador junto con un equipo de trabajo, asistir a eventos nacionales e internacionales de la industria aeroespacial, de seguridad y defensa.

El pasado mes de abril se tuvo la participación en la FIDAE Feria Internacional Del Aire y del Espacio en Santiago de Chile, obteniendo muy buenos resultados, logrando contactar con diversas empresas entre las que destacan: Bell Textron, Inc., Harris Technologies, Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile (ENAE), Boeing, EMBRAER, Grupo Esri Chile, INVAP, Uvision Air LTD, Barret Communications, Airbus, Aero Turbine Inc., ITPS Canadá, GIFAS, Collins Aerospace, entre muchas otras más.

Durante el mes de mayo, el Comité asistió a la Cumbre de Negocios Aeroespaciales California-México, en



FIDAE, SANTIAGO DE CHILE



LOS ÁNGELES, CALIFORNIA, E.U.A

las oficinas del Consulado Mexicano en la ciudad de Los Ángeles, Ca., E.U.A, donde se tuvo la oportunidad de dar a conocer a empresas estadounidenses principalmente los alcances de la FAMEX, logrando generar gran interés entre los asistentes.

Así mismo, el Comité participó del 30 de mayo al 02 de junio de 2022 en la HANNOVER MESSE 2022, en Hannover Alemania, plataforma líder de conocimiento y redes para las industrias de fabricación, energía y logística. Desde Inteligencia Artificial y robótica hasta tecnología de automatización, TI logística y software industrial hasta baterías y celdas de combustible: bajo el lema “Transformación industrial”, los líderes de opinión de la industria presentaron sus tecnologías e ideas para las fábricas, los

sistemas de energía y las cadenas de suministro del futuro. También se tuvo participación en la Exposición Aeroespacial Internacional ILA, *Berlín Air Show*, del 22 al 25 de junio, siendo la feria más importante para la industria aeroespacial en Alemania y una de las primeras 10 del mundo, todo esto con la finalidad de que asista un mayor número de empresas internacionales a FAMEX 2023.

**“Te esperamos del
26 al 29 de abril de
2023, en la Base
Aérea Militar No.
1, Santa Lucía,
Estado de México”.**

EJEMPLARES DISPONIBLES EN
VERSIÓN IMPRESA \$990 Y DIGITAL \$600



Correcta Aplicación del
**IMPUESTO
AL VALOR
AGREGADO**
EN OPERACIONES
DE COMERCIO EXTERIOR



**LINEAMIENTOS
DE DERECHO
PENAL-ADUANERO**



**LEY
ANTILAVADO
Y SU IMPACTO EN EL
COMERCIO EXTERIOR**



**PROCEDIMIENTOS
ADUANEROS**



**CORRECTA CLASIFICACIÓN
ARANCELARIA**
PRINCIPIOS & LINEAMIENTOS



**EL IVA EN LAS
OPERACIONES
INTRACOMUNITARIAS**

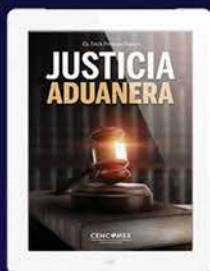


**MANUAL PRÁCTICO
AMPARO
EL EMBARGO
DE MERCANCIAS**

**Ejemplares impresos, son más gastos de envío*

**La única editorial especializada en
libros de Comercio Exterior de México**

EJEMPLARES DISPONIBLES EN
SOLO VERSIÓN DIGITAL \$600



**JUSTICIA
ADUANERA**



**ESTRATEGIAS PARA
IMPORTADORES**
TOMO I

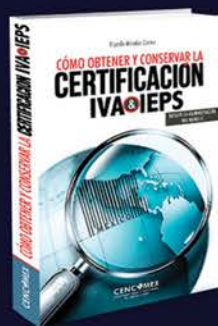


**ESTRATEGIAS PARA
IMPORTADORES**
TOMO II

EJEMPLARES DISPONIBLES EN
SOLO VERSIÓN IMPRESA \$990



**MANUAL PRÁCTICO
PARA LA ADMINISTRACIÓN
DEL PROGRAMA
IMMEX**



**CÓMO OBTENER Y CONSERVAR LA
CERTIFICACIÓN
IVA & IEPS**



**ANÁLISIS DEL RECHAZO
DEL VALOR
EN ADUANA**
y de la Subvaluación en México

EJEMPLAR DISPONIBLE EN
VERSIÓN IMPRESA \$499
DIGITAL \$399



**LITIGIO
ADUANERO**

EJEMPLAR DISPONIBLE EN
VERSIÓN IMPRESA \$499
DIGITAL \$399

Adquiere los directamente en: www.cencomex.com/editorial-cencomex
o vía whatsapp al 222 735 0518 | 222 325 7844 | 222 663 8942

NUEVA DIRECCIÓN GENERAL DE PROCESAMIENTO ELECTRÓNICO DE DATOS



Bajo el nuevo reglamento, publicado en el D.O.F. el 24 de mayo, las SEDENA coordinará las aduanas fronterizas e interiores, estas últimas, antes bajo la coordinación de la ANAM; mientras que las SEMAR coordinará las aduanas marítimas.

A través de artículos publicados por distintos autores y académicos de este y otros medios especializados, se dio cuenta de omisiones de distinta índole en el instrumento que norma el quehacer de la Agencia Nacional de Aduanas de México a partir del 1 de enero de 2022.

Uno de los grandes errores de ese Decreto del 21 de diciembre de 2021 fue la eliminación de la anterior Administración Central de Procesamiento Electrónico de Datos (ACPEDA), que debió convertirse automáticamente en la Dirección General de Procesamiento Electrónico de Datos Aduaneros (DGPEDA), puesto que no se puede concebir en el mundo una administración de aduanas moderna sin el análisis de riesgo. Este, bien administrado,



LIC. GRISELL Pérez Castillo

Estudió la Licenciatura en Ciencias Marítimas, en la Universidad del Mar (UMAR); con experiencia profesional en el Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, México: en la Asociación de Agentes Aduanales de Lázaro Cárdenas (AAALAC), fungió además como Profesional Dictaminador en Servicios Especializados en la Aduana Marítima del Puerto, así como Gerente Delegado en la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC), responsable en la Gerencia General de la Agencia Aduanal Valeo Sistemas Eléctricos y tuvo el cargo Administrativo - Operativo en la empresa Chilena de Servicio de Remolque Portuario MEXTUG.

Actualmente responsable en Relaciones Públicas de la Revista Estrategia Aduanera.

permite una eficiencia en el logro de los objetivos de control y seguridad de las operaciones aduaneras, y al mismo tiempo, el flujo continuo del comercio legítimo, puesto que considera aspectos como la condición en el OEA para la selectividad de las revisiones, evitando incidir negativamente en la competitividad de las empresas importadoras y exportadoras.

Afortunadamente, este error ha sido enmendado en la publicación

del decreto modificatorio del RIANAM, y ahora esa Dirección General es la número 10 de la ANAM.

Resulta positivo que incluso se reconozca en el texto normativo formalmente la existencia del Centro de Procesamiento Electrónico de Datos Aduaneros, conocido como CPED, uno de los Centros de inteligencia líderes en la esfera aduanera a nivel internacional, a la altura del NTC (National Targeting Center) en Estados Unidos. Además, se crea



un Centro de Formación para la capacitación de oficiales de Comercio Exterior, así como la especialización y fomento de valores entre los servidores públicos civiles y militares.

Finalmente, a nivel organizacional, se puede observar que las estructuras de las Direcciones Generales se encuentran desbalanceadas. Por una parte, las Direcciones misionales, que realizan funciones aduaneras sustanciales para proteger al país de la entrada y salida de mercancía ilícita, recaudar los impuestos federales aduaneros y de prestar los servicios aduaneros a los usuarios, se encuentran limitadas, tal es el caso de la Dirección General de Operación Aduanera, la Dirección General de Recau-

dación y la recién creada DGPEDA, misma que cuenta con una sola dirección para realizar esas funciones, más una de capacitación; mientras que las áreas tradicionalmente conocidas como de apoyo como lo son la Unidad de Administración y Finanzas, la Dirección General de Tecnologías de la Información y la Dirección General de Modernización, Equipamiento e Infraestructura Aduanera, así como la Dirección General de Evaluación cuentan con más de 4 direcciones.

“RESULTA POSITIVO QUE INCLUSO SE RECONOZCA EN EL TEXTO NORMATIVO FORMALMENTE LA EXISTENCIA DEL CENTRO DE PROCESAMIENTO ELECTRÓNICO DE DATOS ADUANEROS, CONOCIDO COMO CPED, UNO DE LOS CENTROS DE INTELIGENCIA LÍDERES EN LA ESFERA ADUANERA A NIVEL INTERNACIONAL, A LA ALTURA DEL NTC (NATIONAL TARGETING CENTER) EN ESTADOS UNIDOS”



RETOS PRESENTES Y FUTUROS PARA PUERTOS Y NAVÍOS, EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

En este artículo se analizan algunos de los retos presentes y futuros del comercio internacional que se transporta por vía marítima, así como de los puertos que reciben a las embarcaciones que trasladan estas mercancías o productos.



Nuevos tiempos, nuevos retos, nueva normalidad

La pandemia del COVID nos ha dejado muchas enseñanzas, así como muchas experiencias de las que hay que aprender. Una de ellas, en lo que se refiere al comercio marítimo fue la disminución inicial de mercancías provenientes de China, así como el eventual regreso a los niveles pre-pandemia, incluso, superando los números anteriores al año 2020. De hecho, se dio un efecto “chicote” tras el impacto negativo inicial.

Como aprendizaje, las líneas de transporte marítimo tuvieron que reasignar recursos, invertir en tecnología y reprogramar el uso de sus unidades, tanto navieras como de contenedores.

En los puertos se ralentizó el movimiento, por un lado, producto de la disminución tanto de personal como de unidades a maniobrar y, por otro, por las adicionales medidas sanitarias impuestas por las autoridades de salud de la mayoría de los países que trafican por mar sus operaciones comerciales.

Hoy, los movimientos se han regularizado, regresando e incluso superando los niveles anteriores,



DR. FEDERICO Schaffler González

Doctor en Política Pública, escritor, consultor y Director General de Eureka Storytelling.

Socio de CENCOMEX. Es reconocido como “el historiador del comercio exterior mexicano”.

pero, al mismo tiempo, se ha dado la oportunidad de estudiar e implementar nuevas medidas de apoyo a las operaciones como resultado de esta contingencia sanitaria de alto impacto económico.

Disrupciones y oportunidades de la nueva normalidad

Una de las mayores disrupciones que quedó manifiesta a causa de la pandemia fue que la industria de transportación marítima de mercancías, así como la de las operaciones en los puertos, es más lenta en adaptarse a las nuevas circunstancias que la de otras industrias, como pueden ser la automotriz o la del transporte terrestre.

En este sentido, quedaron de manifiesto algunos de los retos ya conocidos, como son la complejidad de las operaciones, la congestión

de los puertos, los costos y demoras producto de fallas o ausencia de tecnología adecuada, la demanda de importadores, exportadores y, eventualmente de los consumidores, para que los costos de los productos (y por ende de las mercancías) se reduzcan. Aquí inciden también los costos producto del uso de la energía para transportar y maniobrar las mercancías.

Las oportunidades que hoy se dan se encuentran principalmente en el diseño y operación de un ecosistema del comercio marítimo que interconecte navíos, transporte por ferrocarril y tierra, movimientos en los puertos (grúas, almacenamiento) y, eventualmente el seguimiento de los productos o mercancías movilizadas desde el punto de origen y exportación al hub de distribución y de ahí a su destino final.

La tecnología al servicio de una mayor eficiencia en las operaciones marítimas

En puertos como Shanghái y Rotterdam se encuentran ya en marcha y operación múltiples recursos tecnológicos para hacer más eficiente, rápida, certera y segura a las operaciones. Por ejemplo, en el Puerto de Shanghái se encuentra ya operando la más grande terminal automatizada del mundo, con 26 grúas de puente, 130 vehículos autónomos y 120 grúas montadas sobre rieles.

En Rotterdam la compañía CISCO apoyó con su tecnología a operación del puerto, donde está programado que para el año de 2025 sean mayoritariamente (si no es que todos) vehículos autónomos los que den servicio en el mismo. Esto, consideran, representará un ahorro de más de \$80,000 dólares por navío que atraca y opera en el puerto.

Dado el volumen de TEUs que operan en estos puertos (Shanghái 47 millones y Rotterdam, 15.3 millones, ambos en 2021) es natural que se den aquí innovaciones que buscan hacerlos aún más eficientes y competitivos. Algunos puertos del Pacífico, como son Los Ángeles (5 millones en 2018), Manzanillo (3.3 millones en 2021) y Lázaro Cárdenas (1.7 millones, también en el 2021) habrán de implementar, en su debido momento, algunas de estas innovaciones.

Hoy en día ya están implementadas o en fase de estudio una serie de innovaciones tecnológicas que impactarán favorablemente la certeza, eficiencia y seguridad de las operaciones de comercio internacional por vía marítima.

Algunas de estas innovaciones son el uso del blockchain y de la inteligencia artificial, Big Data y el Internet de las Cosas; los robots, drones y vehículos autónomos; la automatización y el mantenimiento predictivo y los

“LA INDUSTRIA DE TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA DE MERCANCÍAS, ASÍ COMO LA DE LAS OPERACIONES EN LOS PUERTOS, ES MÁS LENTA EN ADAPTARSE A LAS NUEVAS CIRCUNSTANCIAS QUE LA DE OTRAS INDUSTRIAS”

cambios oportunos en los movimientos que son producto de la analítica de datos; el rastreo en tiempo real no solo de los navíos, sino también de contenedores individuales e, incluso, de muchos de los productos que se encuentran dentro de ellos, así como el uso de nuevos tipos de combustibles.

Nuevos tipos de navíos para los nuevos tiempos que vivimos

Maersk, la más grande e importante naviera del mundo para el transporte de mercancías, con una capacidad de 4.1 millones de TEUs por año, se ha anticipado a los cambios que se avecinan en materia de los combustibles que habrán de requerir algunos navíos en el futuro. Hace poco ordenó la compra de 8 naves impulsadas por metanol, con una inversión de un mil 400 millones de dólares.

Otras navieras, indecisas aún sobre qué tipo de combustibles habrán de utilizarse y exigírseles en el futuro inmediato (hidrógeno, metanol, gas LG) han optado por



“DADO QUE APROXIMADAMENTE EL 90% DE LA CARGA MUNDIAL SE TRANSPORTA VÍA MARÍTIMA, CON ORIGEN O DESTINO EN MÁS DE 8,000 PUERTOS EN MÁS DE 200 PAÍSES, ES NATURAL QUE LOS OPERADORES PORTUARIOS Y DE LAS NAVIERAS BUSQUEN MANERA DE OPTIMIZAR SUS OPERACIONES Y GASTOS”

no comprar de momento nuevos navíos. Las demandas de las regulaciones medioambientales sin duda habrán de incidir en sus operaciones, hasta el momento en que se cumplimenten los compromisos de reducción de CO2 para el futuro inmediato. Es de hacerse notar también que el sector marítimo no ha sido incluido en los Acuerdos de París, pero a pesar de ello, se tiene el compromiso de cuidar el ambiente a través de operaciones más sustentables.

Este cambio de energías para mover los navíos habrá de tener un impacto en los tiempos de recorrido. Se estima que los tránsitos habrán de aumentar, en varios días o semanas, dependiendo del combustible a utilizar, dado que la velocidad de navegación será menor con esos otros tipos de combustibles. Al mismo tiempo, se vislumbran ya opciones como por ejemplo que los navíos más pequeños se utilicen más en las operaciones llamadas “de norte a sur”, mientras que los meganavíos se utilicen en el llamado traslado “de oriente a poniente” (o viceversa).

Otros retos y cosas aún por ver y hacer
A manera de conclusión, debemos entender que el sector del trans-



porte marítimo y la operación de los puertos se enfrentarán a nuevos retos en los tiempos por venir. Estos retos habrán de presentarse en cuanto a las variaciones en los patrones de consumo de los mercados internacionales, al compliance de regulaciones y normativas, a los requerimientos cada día mayores de seguridad y protección de las mercancías y del capital humano que labora en navíos y puertos, a la sustentabilidad que demanda la protección de nuestro futuro, a la automatización y digitalización que dará mayor certeza y eficiencia, a las necesidades de la infraestructura portuaria, a las demandas de los importadores y exportadores

y, es importante mencionar, a los requerimientos de las ciudades y de los habitantes que viven en torno a un puerto.

Sin duda que la implementación de algunos de estos cambios y de estas innovaciones habrán de producir un mejor transporte vía marítimas de mercancías, pero, a final de cuentas, lo que tiene también que considerar es cuál es el impacto humano, tanto de quienes trabajan en el sector como de quienes viven en torno a los puertos y a las rutas terrestres de tránsito de mercancías que llegan o salen de los puertos.

Son retos interesantes que sin duda habrán de reflejarse en soluciones útiles y productivas.

SUSCRIPCIÓN MENSUAL DIGITAL



SUSCRÍBETE
POR SÓLO:
\$990
POR TODO EL AÑO

ADEMÁS RECIBE TOTALMENTE GRATIS, ACCESO A: ESTRATEGIA ADUANERA MEMBERSHIP EA

**+ EDICIONES
ESPECIALES
IMPRESAS EN
TU DOMICILIO**

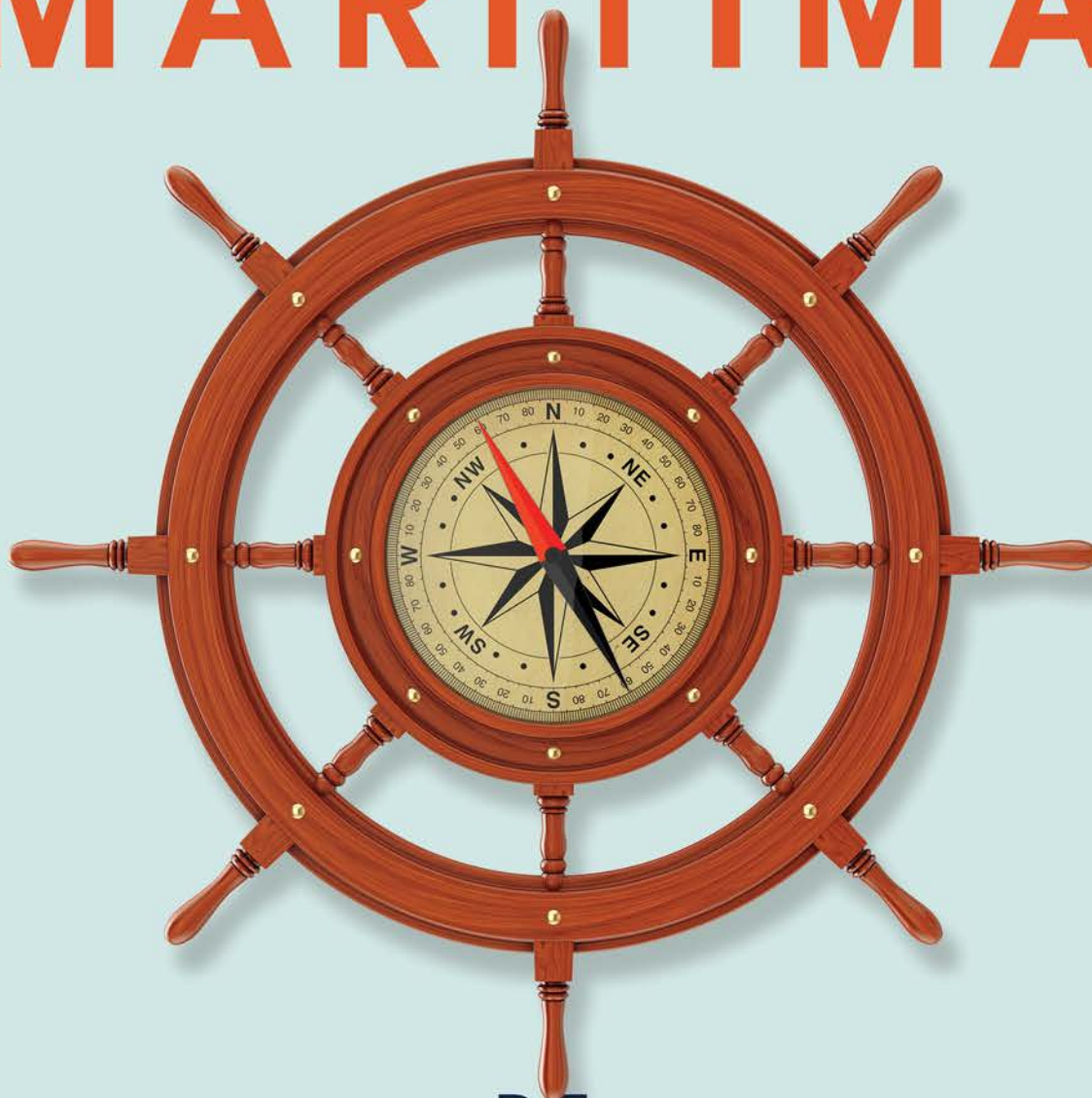


- Código EA MEMBERSHIP
- Descuento permanente en todas tus compras en línea
- Posteos informativos
- Noticias en un minuto en "Aduana al Día"
- Invitaciones a cursos y seminarios
- Eventos Especiales
- Artículos "Blog"
- Exclusivas y de última hora
- Infografías
- Contenidos en Audio y video.

*Forma parte del círculo de lectores de
mayor prestigio en México*

Suscríbete directamente en nuestra web: www.estrategiaaduanera.mx
O mándanos whatsapp al: 2227350518

ADUANA MARÍTIMA



DE LÁZARO CÁRDENAS



Ubicada en el interior del Recinto Portuario, Isla del Cayacal, con una superficie de 50 hectáreas aproximadamente, la aduana de Lázaro Cárdenas forma parte de las 50 aduanas del país y de las 17 aduanas marítimas de México. Teatro de operaciones: comprende 28 municipios de Michoacán, 04 de Guerrero. Cuenta con la sección aduanera del aeropuerto de Zihuatanejo.



Fue inaugurada el 16 de enero de 2012, y cuenta con:

- *Vialidades para acceso a los módulos fiscales de selección automatizada.*
- *Oficina central (Mega Aduana).*
- *Patios de maniobra.*
- *Andenes de reconocimiento para importación y exportación.*
- *Equipo de inspección no intrusivo (rayos gamma instalados sobre la ruta fiscal y rayos x móvil).*
- *Circuito cerrado de televisión (CCTV).*
- *Plataformas de primer reconocimiento [3].*

La Aduana Marítima de Lázaro Cárdenas, una de las aduanas más importantes para México, mantiene sus objetivos claros, pues busca la reducción de costos y tiempo en el despacho aduanal; a través de un despacho ágil de carga y control efectivo de las operaciones de comercio exterior, también se centra en una mayor coordinación entre las autoridades que por su competencia interactúan en las actividades portuarias y marítimas, así como la facilitación en el ejercicio de funciones al existir

coordinación y certidumbre de la competencia de cada autoridad, incremento en la percepción de la seguridad portuaria y mayor confianza en las autoridades por parte de la comunidad portuaria.

RUTAS “HINTERLAND Y FORELAND”

El área interna de influencia del Puerto de Lázaro Cárdenas o *Hinterland*, se circunscribe a través de conexiones ferroviarias y carreteras a los estados de Michoacán, Jalisco, San Luis Potosí, Morelos, Puebla, Veracruz, Tamaulipas, CDMX, Querétaro, Edo. México, Guerrero, Guanajuato y Nuevo León, 65 millones de personas.

Por otro lado las principales rutas internacionales *“Foreland”* se encuentran, Panamá, Costa Rica, El Salvador, Uruguay, Brasil, Argentina, Trinidad y Tobago, Ecuador, Perú, Malasia, Singapur, Indonesia, Taiwán, Tailandia, Corea del Sur, Japón, China, Alemania, Francia, Bélgica.

PRINCIPALES CONTRIBUYENTES

Entre las empresas más importantes y que han contribuido en gran parte al comercio en el puerto de Lázaro Cárdenas se encuentran: *Walmart, Truper, Costco, Kia, GM, Coppel, Italika* como principales empresas importadoras.

Por su parte las empresas exportadoras con mayor contribución son: *GM, ArcelorMittal, Unilever, Truper, Nestlé, P & G, SCA, y Whirlpool.*

OTROS ESPACIOS O COMPONENTES

Para lograr la funcionalidad al 100% de la aduana, se cuenta con los siguientes espacios:

- Mega aduana (Edificio Administrativo).
- Ruta fiscal importación y exportación.
- Recinto fiscal, modulación de importación y exportación ferroviaria y carretera.
- Laboratorio regional.
- Unidad de toma y análisis de muestras.

“En el año 2019 se recaudó un total de \$69,362.2 mdp, 2020 un total de \$55,819.8 mdp y por último en 2021 se registró un total de \$68,141.2 mdp, lo que significó un aumento del 18.08% respecto al año anterior”.

- Ocho módulos de importación en operación.
- Cinco módulos de importación del proyecto PITA.
- Portales de tecnología Gamma.
- 78 posiciones de andén de reconocimiento, 68 para importación y 10 de exportación.
- Vehículos 33, 13 radiopatrullas, 15 ejecutivos, 4 no intrusivos y 1 motocicleta.
- Armamento autorizado por SEDENA mediante Licencia Oficial Colectiva.

RESULTADOS DEL AÑO 2021

Recaudación en MDP (4ta a nivel nacional, 3ra a nivel marítima), en el año 2019 se recaudó un total de \$69,362.2 mdp, 2020 un total de \$55,819.8 mdp y por último en 2021 se registró un total de \$68,141.2 mdp, lo que significó un aumento del 18.08% respecto al año anterior.

Operaciones (18/a nivel nacional) en el año 2019 se registró un total de 276,214, en 2020 con 229,763 operaciones y en 2021 se reflejó un total de 270,000, lo que significó un incremento de 14.90% respecto al año anterior.

En cuanto al valor de las operaciones en mdp en 2019 se calculó un total de \$506,134 mdp, en 2020 \$446,703

mdp y por último en el año 2021 se registró un total de \$618,000 mdp lo que reflejó un incremento de 27.7% respecto al año anterior.

RESULTADOS DEL AÑO 2022, CORTE DEL MES DE ABRIL

- Hubo una recaudación de 26,304 mdp, un incremento del 29.3% respecto al mismo periodo del 2021.
- En cuanto a las operaciones de comercio exterior realizadas en 2022 totalizaron 88,000.
- Registrando un total de valor de las operaciones de 271,000 mdp.



CONOCE A LAS AUTORIDADES CLAVES, PARA OPTIMIZAR TU **COMERCIO EXTERIOR EN LÁZARO CÁRDENAS**

CAPITANÍA DE PUERTO REGIONAL DE LÁZARO CÁRDENAS



CAPITÁN DE NAVÍO CG.DEM. JULIO ARTURO GORBEA BARCELATA
CAPITÁN DE PUERTO REGIONAL DE LÁZARO CÁRDENAS

SU LABOR EN EL PUERTO:

Ejercer la Autoridad Marítima Nacional de manera firme, eficaz y transparente para generar confianza y respeto a los usuarios de los servicios que proporcionan las capitánías de puerto, así como también a todos los miembros de la comunidad marítima nacional e internacional, mediante la administración y operación de las actividades marítimas y logísticas de valor agregado a la carga con eficiencia y eficacia, amparadas por una política de Estado y un marco legal que promueva y garantice la libre

empresa, la seguridad jurídica, una estructura de mercado competitiva así como el crecimiento y desarrollo sostenible de los puertos de México.

Conformar una figura de "Autoridad Marítima Nacional" en los recintos portuarios del país, que sea institucionalmente reconocida por la comunidad marítimo - portuaria nacional e internacional, con una sociedad vinculada con el mar apegada a una cultura responsable del cumplimiento de la normatividad nacional e internacional en materia de la prevención para la salvaguarda de la vida humana en la mar y una comunidad marítimo portuaria que en armonía con la preservación del medio ambiente y el uso de la infraestructura portuaria modernizada, explote los recursos marítimos del país y el mar de prosperidad que ofrecen las Zonas Marinas Mexicanas.

CONTACTO

☎ 753 5406591 y 55 56246500

Extensión: 81174215

✉ cp.lazarocardenas@semar.gob.mx

🌐 <https://www.gob.mx/semar/unicapam#5753>

DIPLOMADO EN

DEFENSA ADUANERA

ONLINE

INICIAMOS

05 | OCTUBRE
2022

A TRAVÉS DE:



COSTO:

\$30,000^{+IVA}

HORARIO:

• *Miércoles y jueves*
16:00 hrs, hora CDMX

- ◀ *12 grandes módulos*
- ◀ *Totalmente en línea*
- ◀ *Más de 70 hrs de alta capacitación*



DIPLOMADO AVALADO POR:

Organización Mexicana para
el Comercio Internacional**¡INSCRÍBETE HOY!**ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

Vía WhatsApp 2227350518



DIRECTORIO DE **AUTORIDADES** EN EL PUERTO DE **LÁZARO CÁRDENAS**

ADUANA MARÍTIMA DE LÁZARO CÁRDENAS



ING. JULIÁN MANUEL OTAÑEZ CALZA
TITULAR DE LA ADUANA MARÍTIMA DE LÁZARO CÁRDENAS

SU LABOR EN EL PUERTO:

La Agencia Nacional de Aduanas de México tiene por objeto organizar y dirigir los servicios aduanales y de inspección, para aplicar y asegurar el cumplimiento de las normas jurídicas que regulan la entrada y salida de mercancías del territorio nacional, así como las relativas al cobro de las contribuciones y aprovechamientos aplicables a las operaciones de comercio exterior.

Es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dotado de autonomía técnica, operativa, administrativa y de gestión, con carácter de autoridad aduanera y fiscal respecto de los ingresos federales aduaneros, con atribuciones para emitir resoluciones en el ámbito de su competencia.

En auxilio del Servicio de Administración Tributaria, tiene a su cargo, de manera exclusiva, la dirección, organización y funcionamiento de los servicios aduanales y de inspección, para aplicar y asegurar el cumplimiento de las normas jurídicas que regulan la entrada y salida de mercancías del territorio nacional, así como la recaudación de los ingresos federales aduaneros, así como de aquellas que le sean expresamente instruidas por la persona titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

CONTACTO

☎ 753 53 33201 y 753 53 33202

✉ aduana.lazarocardenas@sat.gob.mx

🌐 <http://aduanalzc.gob.mx/>

INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACIÓN



GOBERNACIÓN
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN

INM

SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN
INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACIÓN

LIC. JOSÉ GALLARDO ROSILES
REPRESENTACIÓN LOCAL DEL INM LÁZARO CÁRDENAS

SERVICIOS:

Atención al público de 09:00 a 15:00 horas, de lunes a viernes
Trámites área de regulación migratoria

CONDICIÓN DE ESTANCIA:

- Visa por oferta de empleo
- Visa por unidad familiar
- Visa por razones humanitarias
- Expedición de documento migratorio
- Cambios de condición de estancia
- Regularización
- Notificación de cambios (residentes temporales y permanentes).
- Constancia de inscripción de empleador
- Actualización de inscripción de empleador

CONTACTO



Calle Río Cutzamala Edificio 5, Interior 2
Colonia Primer Sector De Fideicomiso C.P. 60950
Lázaro Cárdenas, Michoacán



753 5320071 y 753 5375193



jgallardor@inami.gob.mx; rposadas@inami.gob.mx



<https://www.gob.mx/inm>

DIRECTORIO DE **AUTORIDADES** EN EL PUERTO DE **LÁZARO CÁRDENAS**



SUBREPRESENTACIÓN LOCAL DEL INM LÁZARO CÁRDENAS, INTERIOR DEL RECINTO PORTUARIO

LIC. JOSÉ GALLARDO ROSILES
REPRESENTANTE LOCAL

SERVICIOS:

Atención a usuarios las 24 horas, los 365 días del año.

SU LABOR EN EL PUERTO:

- Autorización de entrada y salida de embarcaciones de tráfico de altura.
- Autorización de enroles y desenroles de tripulantes.
- Autorización de accesos visita a embarcaciones.
- Condición de estancia tripulantes, pasajeros, supernumerarios etc.

CONTACTO

📍 Boulevard De Las Islas No. 1, Interior Módulo 5
Isla Del Cayacal, C.P. 60953.
Lázaro Cárdenas, Michoacán.

☎ 753 5373448 Y 753 5373116

✉ jgallardor@inami.gob.mx; rposadas@inami.gob.mx

🌐 <https://www.gob.mx/inm>

SANIDAD INTERNACIONAL



C.P. ALFREDO OROZCO ROSALES
JEFE DE OFICINA DE SANIDAD INTERNACIONAL

SERVICIOS:

Inspección de buques para evitar riesgos epidemiológicos, aplicar protocolos para evitar que entren al país enfermedades que nos puedan causar epidemias y pongan en riesgo la salud de México. Se dan Certificados de exención de salud a los buques por 6 meses, así como prorrogas.

Se revisan las Mercancías de competencia a la secretaría de salud, todo lo que va a uso y consumo humano,

revisamos que todas las instalaciones sanitarias que se encuentran en el puerto cumplan con las regulaciones legales. Se revisan los buques para que cumplan con todas la medidas sanitarias. Se realizan los trámites de avisos de importación para juguetes, cerámica y uso personal de productos. Se coadyuva con las demás autoridades portuarias para realizar inspecciones en pro de la salud de los mexicanos. Se atiende dentro del puerto todo lo relacionado con las cuestiones epidemiológicas y sanitarias, de ser necesario.

CONTACTO

☎ 7536881140

✉ san.int.coepris@gmail.com

🌐 <https://coepris.michoacan.gob.mx>



DIRECTORIO DE **AUTORIDADES** EN EL PUERTO DE **LÁZARO CÁRDENAS**

SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD INOCUIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA



AGRICULTURA



SENASICA

SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD,
INOCUIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA

ING. ANA ROSA PRADO HERNÁNDEZ

**JEFE DE TURNO RESPONSABLE DE LA OFICINA DE INSPECCIÓN DE
SANIDAD AGROPECUARIA EN LÁZARO CÁRDENAS, MICHOACÁN**

SU LABOR EN EL PUERTO:

Dentro de las actividades que realiza el personal oficial del Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (SENASICA), en la Oficina de Inspección de Sanidad Agropecuaria (OISA) ubicada en Lázaro Cárdenas, Michoacán, con el objetivo de evitar y disminuir el riesgo de ingreso de plagas y enfermedades que representan un riesgo al sector agroalimentario de México, se encuentran las siguientes:

- Expedición del Certificado para Importación Acuícola, Fitosanitario y Zoonosario: Verificar en los puntos de ingreso al país, el cumplimiento de los requisitos establecidos para la importación de las mercancías reguladas por la SADER.
- Inspección de barcos (libre plática): Evitar el ingreso de productos de origen vegetal y/o animal que forman parte de las provisiones de las tripulaciones de las embarcaciones procedentes del extranjero, que no cumplen con la normatividad fitozoonosanitaria establecida para su importación a nuestro país, mediante revisión documental y la inspección física de las cámaras frías, cocinas y bodegas de provisiones.
- Desembarco de desechos orgánicos e inorgánicos: Autorizar el desembarco de desechos generados por las embarcaciones y supervisar su destrucción, mediante el análisis de riesgo con base en su origen (tipo de producto y país) y la constatación física de su destrucción.

CONTACTO

☎ 55 59051000

Extensión: 52010

✉ oisalazarocardenas@senasica.gob.mx

🌐 <https://www.gob.mx/senasica>

PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE



LIC. CÉSAR AUGUSTO ORTÍZ RAMÍREZ

ENCARGADO DE LA OFICINA FITOSANITARIA LÁZARO CÁRDENAS

SU LABOR EN EL PUERTO:

Verificación a la importación y exportación de mercancía regulada por la SEMARNAT.

CONTACTO

☎ 753 688 11 14

✉ cesar.ortiz@profepa.gob.mx

🌐 <https://www.gob.mx/profepa>

UNIDAD NAVAL DE PROTECCIÓN PORTUARIA



**CAP. NAV. IM. P. FES. DEM. GABRIEL ESTRADA GONZALEZ
COMANDANTE UNAPROP-63**

SU LABOR EN EL PUERTO:

La misión de las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP), será realizar acciones de vigilancia, verificación, visita, inspección y control en funciones de guardia costera dentro de los recintos portuarios, en apoyo al ejercicio de la autoridad en materia de Protección Marítima y Portuaria.

CONTACTO

☎ 753-533-0700

Extensión: 7 11 21

✉ unaprop63.lcardenas@semar.gob.mx



EL PODCAST DE COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO

Escucha
LAS NOTICIAS MÁS
IMPORTANTES DE
COMERCIO EXTERIOR
en 1 minuto



*Escúchalo de
lunes a viernes
por nuestro canal
de Spotify*



*Regístrate para obtenerlo
directamente en tu WhatsApp en*
www.estrategiaaduanera.mx/EA/earadio/

¡ANÚNCIATE CON NOSOTROS
Y POTENCIALIZA TU MARCA!
Mándanos whatsapp: 2227350518 | 2224974757



+ DE



1000 horas
DE CAPACITACIÓN DE
COMERCIO EXTERIOR

Te ofrece



LOS MEJORES
ESPECIALISTAS
DE MÉXICO EN COMERCIO
EXTERIOR Y ADUANAS

ACCEDER A TODO
EL CONTENIDO

PLAN
Anual \$5,000.00 + IVA

PLAN
Mensual \$499.00 + IVA

Incluye: Acceso a más de 1000 horas de capacitación de Comercio Exterior

+ Contenido nuevo cada mes + Cursos exclusivos para Cencomex Video + Material descargable.
Transferencia o depósito bancario | PayPal: Tarjeta de crédito (12 meses sin intereses en plan anual) y débito

Conoce nuestra plataforma en WWW.CENCOMEX.COM

MÁS INFORMACIÓN: ✉ ana.rojas@estrategiaaduanera.mx |



22 2735 0518 | 22 24 60 4386
222 325 7844 | 222 1 29 7080