

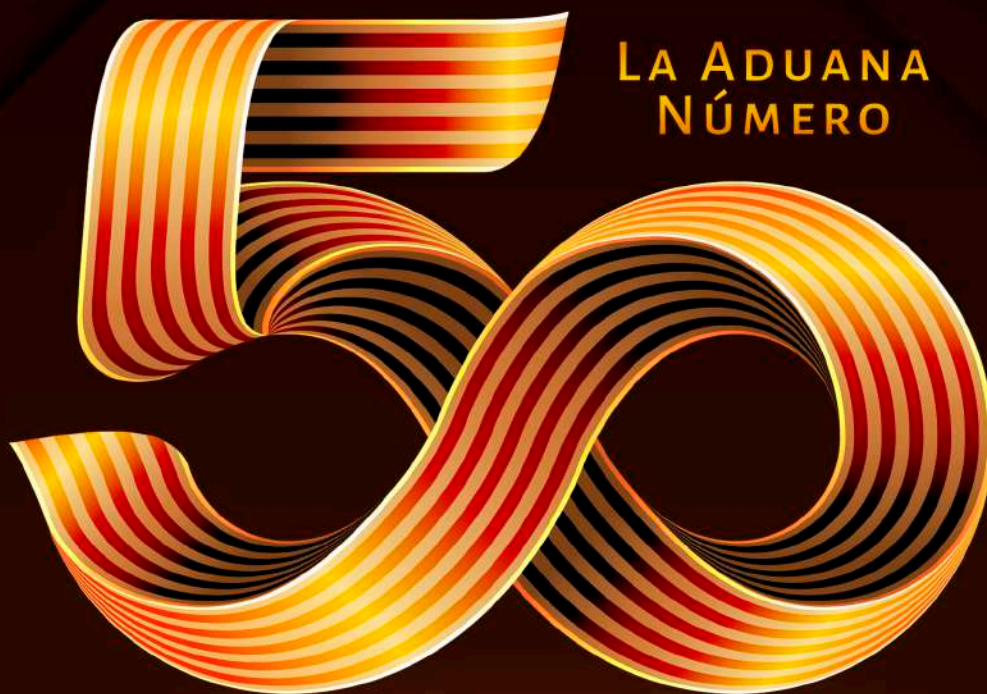
CONTROL SATELITAL  
ADUANERO

AGENCIA NACIONAL DE ADUANAS  
DE MÉXICO & FACILITACIÓN ADUANERA

AIFA: LA JOYA DE LA CORONA  
PARA LA ANAM

# estrategia ADUANERA®

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR



LA ADUANA  
NÚMERO

## AEROPUERTO INTERNACIONAL

*FELIPE ÁNGELES*

[www.estrategiaaduanera.mx](http://www.estrategiaaduanera.mx)

MÉXICO 2023

\$100.00

127



7 500041 360666

COMALEP: PILAR DE INTEGRACIÓN  
Y COOPERACIÓN ADUANERA

INFRACCIONES  
ADUANERAS

PRESENTE Y FUTURO DE LA ADUANA  
50 DEL SISTEMA ADUANERO MEXICANO

CUPO  
LIMITADO

VIGENTE HASTA EL 15 DE DIC

**10% DE  
DESCUENTO**

# CONGRESO NACIONAL X ACTUALIZACIÓN INTEGRAL ADUANERA

Conozca e implemente estrategias efectivas  
ante las modificaciones Fiscal-Aduaneras.

ONLINE  
ZOOM

**25 y 26  
ENERO 2024**

**CDMX**

**MODALIDAD PRESENCIAL:**

**\$7,500.00+IVA**

**PREVENTA:**

**\$6,750.00+IVA**

**MODALIDAD EN LÍNEA:**

**\$5,000.00+IVA**

**INCLUYE:**

- Magnas Conferencias
- Carpeta de trabajo
- Material Electrónico
- Diploma con valor curricular
- Coffee Break continuo
- Comida (sólo el primer día del evento)

**SEDE:**

Hotel Sheraton María  
Isabel Reforma, CDMX.



EL MEJOR EVENTO DE ACTUALIZACIÓN EN MATERIA ADUANERA DE MÉXICO

INSCRÍBASE AL



2227350518

[ana.rojas@estrategiaaduanera.mx](mailto:ana.rojas@estrategiaaduanera.mx)

[www.cencomex.com](http://www.cencomex.com)

**estrategia  
ADUANERA**  
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

**CENCOMEX**  
Centro Nacional para la Competitividad  
del Comercio Exterior



25 y 26  
ENERO 2024

CDMX

Hotel Sheraton María  
Isabel Reforma, CDMX.

## PROGRAMA

JUEVES 25 DE ENERO

INAUGURACIÓN: 9:00 - 9:15



09:15 - 10:30 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**NOVEDADES Y MODIFICACIONES EN  
REGLAS GENERALES DE COMERCIO  
EXTERIOR**

*Georgina Estrada Aguirre*

Líder especialista, consultora aduanera y de comercio exterior



10:30 - 11:45 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**ACTUALIZACIONES DE TÓPICOS RELE-  
VANTES CONCERNIENTES A PANELES Y  
CONTROVERSIAS EN EL T-MEC**

*Gustavo A. Uruchurtu Chavarín*

Vicepresidente de CENCOMEX | Socio fundador de Uruchurtu &  
Abogados Consultores S.C.



11:45 - 13:00 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**NOVEDADES EN REGULACIONES Y RES-  
TRICCIONES NO ARANCELARIAS**

*Armando Melgoza Rivera*

Socio Fundador y Director de MFB Asesores Corporativos S.C.



13:00 - 14:00 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**IMMEX Y CERTIFICACIÓN EN  
MATERIA DE IVA E IEPS**

*Víctor Hugo Vázquez Pola*

Director General de la firma Vázquez Pola Consultores

HORA DE COMIDA: 14:00 - 16:00 HRS.



16:00 - 17:30 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**RESPONSABILIDAD DE IMPORTADORES  
ANTE POSIBLE SUBVALUACIÓN**

*Balam Lammoglia Riquelme*

Socio Director de la firma Lammoglia Riquelme & Asociados



17:30 - 18:30 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**TÉCNICA LEGISLATIVA Y COMERCIO  
EXTERIOR EN MÉXICO. ¿CÓMO CALIFICAR  
NUESTRO MARCO REGULATORIO A LA LUZ  
DE LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES?**

*Rogelio Cruz Vernet*

Socio fundador de la firma Cruz Vernet. Trade & Customs Law

# X CONGRESO NACIONAL ACTUALIZACIÓN INTEGRAL ADUANERA

Conozca e implemente estrategias efectivas  
ante las modificaciones Fiscal-Aduaneras.



18:30 - 19:30 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**ADUANA DIGITAL**

*Antonio de la Rosa (Tony "El Aduanero")*

Influencer reconocido en el gremio aduanero | Especialista en  
importación y exportación



19:30 - 20:30 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**EXPEDIENTE ELECTRÓNICO: FACTOR  
INDISPENSABLE EN EL BLINDAJE DE  
RIESGO**

*Theany Berumen Pérez*

Socia de la firma TRC Group

VIERNES 26 DE ENERO



09:00 - 10:00 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**CÓMO LLEVAR A CABO UNA CLASIFI-  
CACIÓN ARANCELARIA EXITOSA**

*Victoria Moreno López*

Directora General de la firma Moreno Torres Consultores y  
Estrategas en Comercio Exterior



10:00 - 11:00 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**CONTROL DE EXPORTACIONES  
& LIGIE - SÉPTIMA ENMIENDA**

*Rubén González Contreras*

Director Fundador del Grupo Mexicano Consultor



11:00 - 12:00 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**GESTIÓN DE RIESGOS Y ACTUALI-  
DAD DEL PROGRAMA OEA**

*José Ramón Reynoso Carballo*

Director de Cumplimiento de Grupo UNO



12:00 - 13:00 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**CÓMO ENFRENTAR CON ÉXITO  
UNA VISITA DOMICILIARIA DE  
COMERCIO EXTERIOR EN 2024**

*Alejandro E. Espadas Martínez*

Presidente de CENCOMEX y Socio Director de la firma ESKA  
Consultores y Asesores S.C.



13:00 - 14:00 HRS.

MAGNA CONFERENCIA:

**COMPLIANCE TRIBUTARIO**

*Juan Manuel Jiménez Illeras*

Exmagistrado y expresidente del Tribunal Federal de Justicia  
Administrativa

# estrategia ADUANERA®

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

Isidoro 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

Rosario Guzmán Santander

DIRECCIÓN EJECUTIVA

José Guzmán Montalvo

PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

Gustavo Alejandro Uruchurtu Chavarrín

VICEPRESIDENTE 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 Alfaro Miranda              | Luis Carlos Moreno Durazo      |
| Carlos Romero Aranda               | Manuel Luciano Hallivis Pelayo |
| Carlos Novoa Mandujano             | Pablo Emilio Guerrero Peimbert |
| Cecilia Montaña Hernández          | Pedro Alberto Ibarra Melchor   |
| Chang Beom Kim                     | Pedro Trejo Vargas             |
| Daniel Cabrera Hernández           | Raúl Sahagún Ayala             |
| Fanny Angélica Euran Graham        | Ricardo Koller Revueltas       |
| Fauzi Hamdan Amad                  | Ricardo Santoyo Reyes          |
| Federico Schaffler González        | Rogelio Cruz Vernet            |
| Francisca Moyotl Hernández         | Roberto Carlos Salazar         |
| Georgina Estrada Aguirre           | 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

|                                 |                                      |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| PROTECCIÓN DE MARCAS            | Miguel Ángel Andrade Labrenz         |
| CONSEJERO JURÍDICO              | Erick Fimbres Ramos                  |
| ATENCIÓN A CLIENTES             | Gabriela Rojas Sánchez               |
| BANCO DE IMÁGENES LICENCIADA    | Freepik                              |
| FOTOGRAFÍA                      | Jorge Aponte Álvarez                 |
| WEB MASTER                      | Fernando Mireles López               |
| DISEÑO GRÁFICO                  | Iván Aarón Jiménez Robles            |
| INNOVACIÓN TECNOLÓGICA          | Salvador de la Barrera Von Schmeling |
| DEPTO. EDITORIAL Y COMUNICACIÓN | Amanda Quintanilla Bernal            |



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

PUBLICACIÓN INSCRITA EN



Publicación Certificada por  
la Asociación Nacional de  
Dictaminadores de Medios



PUBLICACIÓN OFICIAL DE



ESTRATEGIA ADUANERA, La Revista mexicana de comercio exterior, es una publicación de carácter mensual editada por SEI SOLUCIONES EMPRESARIALES INTEGRALES, S.C. Oficinas generales: Avenida Malintzi No.23, Zona Industrial Malintzi, C.P. 72210, Puebla, Puebla de Zaragoza, Teléfono [222] 129.2597, 129.7080, Editor Responsable, director y titular Isidoro Daniel Guzmán Santander, Certificado de Licitud de título y contenidos en trámite ante la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Certificado de Reserva de derechos al uso exclusivo No. 04-2023-020812263600-102, Año XVII, Edición No. 127. Los artículos que integran este ejemplar son responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente el punto de vista de Estrategia Aduanera. Todos los derechos reservados, queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio impreso, electrónico o magnético, sin el permiso por escrito del titular de la revista y sin citar a la fuente origen. ESTRATEGIA ADUANERA, La Revista mexicana de comercio exterior, es una marca registrada y vigente que se encuentra surtiendo efectos legales ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial y terceros, fecha de última modificación del cintillo, 15 de mayo de 2023.

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, sino de sus autores.

En ningún caso ESTRATEGIA ADUANERA, 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.



YA A LA VENTA

# ¡SOLICITA — TU EJEMPLAR!

DR. BALAM LAMMOGLIA RIQUELME

## INFRACCIONES Y SANCIONES ADUANERAS POR EL USO DE DOCUMENTOS FALSOS

**\$699.00**

+ GASTOS DE ENVÍO

FORMATO IMPRESO

DR. BALAM LAMMOGLIA RIQUELME

## INFRACCIONES Y SANCIONES ADUANERAS POR EL USO DE DOCUMENTOS FALSOS

VERSIÓN DIGITAL

**\$599.00**

Formato PDF

**CENCAMEX**  
Centro Nacional para la Competitividad  
del Comercio Exterior

AUTOR:  
**DR. BALAM**  
*Lammoglia*  
*Riquelme*

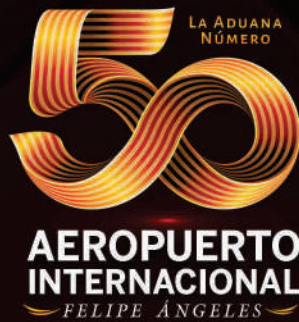
Considerado por la Revista  
Estrategia Aduanera como uno de  
los Principales Asesores en  
Comercio Exterior de México.

**ADQUIÉRELO AHORA**

LIC. ANA ROJAS S.

ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

WhatsApp  2227.350518



## EDITORIAL

**L**os aeropuertos desempeñan un papel clave en el desarrollo urbano, conectando a las personas, empresas y gobiernos, estimulando la actividad económica. En los últimos años, la innovación en las terminales aéreas ha impulsado a este país a invertir considerablemente en el sector aeroportuario, generando un impacto significativo en el fortalecimiento del comercio internacional.

De 2019 a 2024 la inversión en materia aeroportuaria será de 95 mil 465 millones de pesos, de acuerdo con datos de la Secretaría de Turismo, que se destinan a la ampliación, modernización y construcción de aeropuertos en los diferentes destinos del país, con el propósito de impulsar el flujo de viajeros y la diversificación turística hacia las 235 plazas con vocación turística de México.

Los aeropuertos han adquirido una parte muy valiosa en la conectividad global, facilitando el intercambio de bienes y servicios a nivel internacional. En el caso de México, su ubicación geográfica estratégica, en el cruce de las rutas comerciales entre América del Norte y América Latina, ha impulsado la necesidad de contar con infraestructuras aeroportuarias eficientes y modernas.

De acuerdo con especialistas destacados en el campo de la aviación, el crecimiento del comercio exterior en México está estrechamente relacionado con el desarrollo y optimización de sus aeropuertos. El Dr. Alberto Díaz, reconocido experto en transporte aéreo, considera que "los aeropuertos aportan sustancialmente a crear lazos comerciales más rápidos por sus conexiones regionales e internacionales".

El último año ha estado sonando fuertemente uno de ellos, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles AIFA, en el cual se invirtieron 88 mil 107 millones de pesos, y de acuerdo con declaraciones del actual presidente, Andrés Manuel López Obrador, va a consolidarse como un hub logístico fundamental, atrayendo inversiones y favoreciendo la atracción de empresas multinacionales.

Para esta importante edición, vamos a abordar el peso que genera la Aduana número 50, destacando como siempre, que para toda una comunidad, lo verdaderamente necesario es avanzar y progresar en pro de la modernización y desarrollo de los aeropuertos para mantener esta tendencia positiva y aprovechar al máximo el potencial comercial de México.

**La editora**





# PUBLICACIONES DE ALTA CALIDAD PARA LOS **PROFESIONALES** DE MÉXICO

CONTACTA UN ASESOR

¡SUSCRÍBETE HOY!

222 129 2597

222 735 0518

[www.estrategiaaduanera.mx](http://www.estrategiaaduanera.mx)

[www.revistareddenegocios.com](http://www.revistareddenegocios.com)

[www.energiamagazine.mx](http://www.energiamagazine.mx)



# CONTENIDO DE LA EDICIÓN



**08**

**ENCARANDO LOS DESAFÍOS QUE DEMANDA  
UN COMERCIO TRANSFRONTERIZO ÁGIL Y  
VANGUARDISTA**

Las aduanas son una institución fundamental en el ámbito del comercio exterior, encargadas de regular y controlar el flujo de mercancías y garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y normativos tanto en las importaciones como en las exportaciones. A lo largo de la historia, han sido protagonistas por habilitar el y permitir una óptima apertura del comercio internacional.

ACTUALIDAD

**14**



**AIFA: LA JOYA DE LA  
CORONA PARA LA ANAM**  
Dr. Carlos Alfaro Miranda

FACILITACIÓN ADUANERA

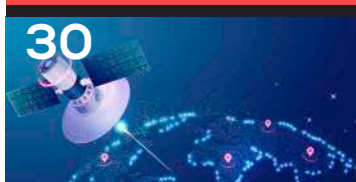
**20**



**AGENCIA NACIONAL DE ADUANAS DE  
MÉXICO & FACILITACIÓN ADUANERA**  
Dr. Pedro Trejo Vargas

TECNOLOGÍA ADUANERA

**30**



**CONTROL SATELITAL ADUANERO**  
Dr. Héctor Hugo Juárez Allende

ANÁLISIS

**52**



**PRESENTE Y POSIBLE FUTURO DE LA ADUANA  
50 DEL SISTEMA ADUANERO MEXICANO**  
Dr. Federico Schaffler González

COMERCIO INTERNACIONAL

**58**



**COMALEP: UN PILAR DE INTEGRACIÓN  
Y COOPERACIÓN ADUANERA EN  
IBEROAMÉRICA**  
Dr. Héctor Hugo Juárez Allende

DEFENSA ADUANERA

**66**



**INFRACCIONES ADUANERAS**  
Dr. Erick Fimbres Ramos

**Síguenos en todas  
nuestras redes sociales**

[www.estrategiaaduanera.mx](http://www.estrategiaaduanera.mx)

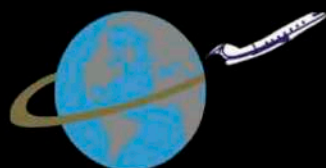


f Estrategia Aduanera  
X @RevistaAduanera  
i Estrategia Aduanera  
in Estrategia Aduanera





**ESTRATEGIA Y CALIDAD ES SU MISIÓN,  
30 años de experiencia los avalan**



**CONSULTORES  
AERONAÚTICOS  
ASOCIADOS**

Empresa mexicana conformada por personal altamente calificado, su experiencia les permite proporcionarle asesoría y consultoría en el área administrativa, legal y técnica aeronáutica, con la finalidad de que cuente con una gama de servicios y soluciones integrales, cumpliendo así con lo establecido por las autoridades aeronáuticas.

#### **LA CALIDAD DE SUS SERVICIOS**

Caracterizados por ser una empresa absolutamente íntegra y confiable. El sector aeronáutico está lleno de alternativas, exige conocer bien la solución idónea, su asesoría del más alto nivel es una alternativa que se adapta a sus necesidades.

- Constitución de empresas aéreas, aumentos/disminuciones de capital, enajenación de acciones.
- Obtención de todo tipo de permisos y sus modificaciones, entre otros; taxis aéreos de pasajeros, carga, ambulancia aérea, fletamento de pasajeros, talleres aeronáuticos, aeródromos, helipuertos, "A.O.C.", "overflight", convalidación de certificado de operadores extranjeros. Permisos para empresas extranjeras que requieran operar en México.

- Operaciones especiales; operaciones de carga con gancho externo, extinción de incendios forestales, publicidad aérea.

- Obtención de certificado de vuelo seguro (CVS), aprobaciones operacionales como; RVSM, PBN, CPDLC, ADS-B/C, EFB.

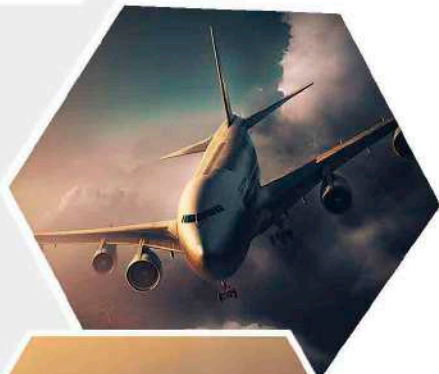
- Arrendamiento de aeronaves ejecutivas de ala fija y rotativa para pasajeros y ambulancia aérea.

Capacitación aeronáutica a pilotos, mecánicos y oficiales de operaciones.

- Servicios aduanales en CDMX, Veracruz, Laredo, Tex., Nuevo Laredo, Tam, Toluca, Edo. de México, para importación y exportación de aeronaves y refacciones.

- Elaboración de manuales: General de Operaciones, General de Mantenimiento, Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Mantenimiento y MEL.

- Representación legal ante la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).



#### **CONTACTO: ÁNGEL HERRERA M.**

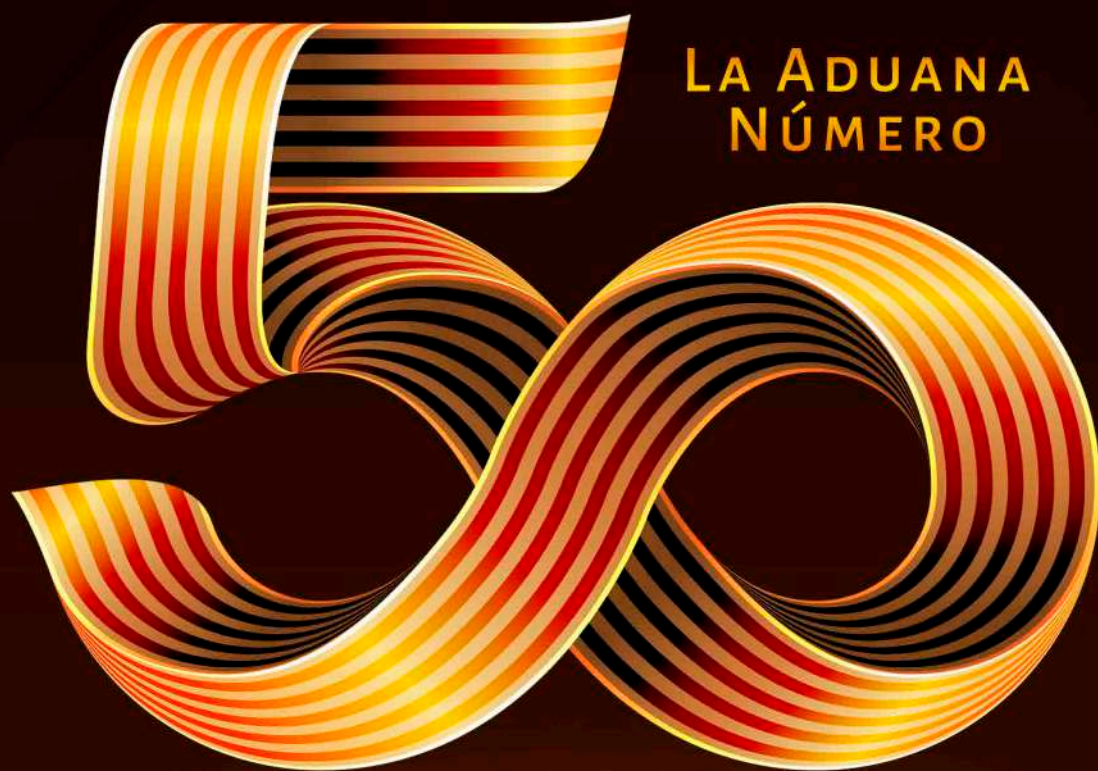
55 55 71 44 75 y 55 35 71 63 24

[consultaviation22@gmail.com](mailto:consultaviation22@gmail.com)

[consultoriaprof@hotmail.com](mailto:consultoriaprof@hotmail.com)

Viaducto Miguel Alemán No.  
2010. Col. Puebla, C.P. 15020  
Alcaldía Venustiano Carranza,  
Ciudad de México





LA ADUANA  
NÚMERO

# AEROPUERTO INTERNACIONAL

*FELIPE ÁNGELES*



# ENCARANDO LOS DESAFÍOS QUE DEMANDA *un comercio transfronterizo ágil y vanguardista*

"El escudo protector de nuestra  
economía que fomenta el  
compromiso, integridad y  
transparencia"



**LAS** aduanas son una institución fundamental en el ámbito del comercio exterior, encargadas de regular y controlar el flujo de mercancías y garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y normativos tanto en las importaciones como en las exportaciones. A lo largo de la historia, han sido protagonistas por habilitar el y permitir una óptima apertura del comercio internacional.

Sus raíces se remontan a la antigüedad, donde los países ya imponían impuestos y regulaciones al comercio de mercancías. En la Edad Media, las ciudades-estado italianas, como Génova y Venecia, establecieron aduanas para proteger sus intereses comerciales. Durante los siglos siguientes, se convirtieron en instituciones gubernamentales más estructuradas y se expandieron a nivel global.

*"Un sistema aduanero  
eficiente, predecible y  
transparente es esencial  
para la competitividad y el  
crecimiento económico".*

Según John Murphy, vicepresidente sénior de Política Internacional en la Cámara de Comercio de los Estados Unidos: "Un sistema aduanero eficiente, predecible y transparente es esencial para la competitividad y el crecimiento económico".



Es evidente que el sistema aduanero mexicano ha experimentado mejoras en los últimos años, pero aún enfrenta desafíos significativos. Es vital que se realicen esfuerzos para fortalecerlo, fomentando la transparencia, la capacitación y la modernización tecnológica. Solo así podremos promover un entorno comercial competitivo y facilitador para el comercio exterior nacional.

Actualmente, en las 50 aduanas del país se llevan a cabo aproximadamente 31 operaciones de comercio exterior por minuto, lo que muestra el flujo constante de mercancías que ingresan y salen de México. De acuerdo con cifras oficiales, de estas 50 aduanas, 19 se encuentran compartidas con Estados Unidos, país con el que se realiza el 80 por ciento del comercio.

### LA ESTELAR ADUANA NÚMERO 50

En esta edición, presentamos una mirada exclusiva sobre La Aduana Número 50, ubicada en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), la cual, recaudó más de 3 mil millones de pesos durante sus primeros cuatro meses de operación, de acuerdo con el Director General de esta terminal aérea, Isidoro Pastor Román, dichos gastos de operación de este aeropuerto totalizan 2,400 millones de pesos. Y, aunque estos recursos son para la Agencia Nacional de Aduanas, finalmente es una instalación que construyeron los militares y una aduana que está siendo administrada directamente por la Secretaría

de la Defensa Nacional. Al día de hoy, el AIFA mueve 7,500 pasajeros diarios en 64 operaciones.

#### ESTÁ EQUIPADA CON:

- Máquinas de rayos X, con la tecnología de punta más sofisticada
- Arco de revisión de vehículos con carga
- Carriles para mercancía sobredimensionada
- Plataformas de carga como los Recintos Fiscalizados Autorizados
- Área de los Puntos de Revisión No Intrusiva de mercancía y personas.
- Patio regulador
- Patio de traspaleo

Las declaraciones del gobierno aseguran, que la explotación de la capacidad operativa de la Aduana del AIFA permitirá desahogar al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) "Benito Juárez" en el

procesamiento de mercancías, lo que posibilitará el dinamismo económico del país.

Recordemos que, el primer vuelo de carga en servicio regular aterrizó en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), el pasado 28 de febrero, como lo había anunciado el presidente Andrés Manuel López Obrador. La primera aeronave estuvo operada por DHL, empresa de paquetería que también cuenta con un almacén en el aeropuerto de Santa Lucía. La terminal de carga del AIFA tiene una capacidad de más de 400 mil toneladas y tiene una extensión equivalente a 48 campos de *fútbol soccer*. A pesar de las opiniones respecto a la decisión, el CEO de la empresa logística, comentó que la colaboración con todas las partes involucradas será fundamental para asegurar su consolidación como socio estratégico en el aeropuerto.

“

**LA PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA DETALLA QUE LOS INGRESOS DEL AIFA ENTRE SU INAUGURACIÓN Y EL PRIMER TRIMESTRE DE ESTE AÑO, ASCENDIERON APENAS A 288 MILLONES 582 MIL 962 PESOS”**





## SE ESPERA QUE TRAIGA CONSIGO MEJORES RESULTADOS

El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) continuará requiriendo recursos del erario para su subsistencia y, para el 2024, el gobierno tiene como objetivo destinar 79.3 por ciento más recursos con respecto al presupuesto del 2023. El Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF) del 2024, informó que el monto es mayor al aprobado para

este año, cuando el proyecto aeroportuario recibió 836 millones 230 mil 355 pesos.

Dentro de los proyectos que realiza el Felipe Ángeles está la puesta en marcha de una nueva tienda dentro del edificio de servicios aduanales, con capacidad inicial para manejar un aproximado de 2,000 paquetes al mes. El Gobierno Federal está trazando las rutas para obtener una mayor oportunidad de negocio, con

recintos fiscalizados y a un corto plazo, tener vuelos directos desde China, detonando de manera importante la inversión de empresas de ese país en el estado. Las aerolíneas mexicanas han recuperado la capacidad para abrir nuevas rutas hacia Estados Unidos y otros países, sin embargo, se mantiene presente la preocupación por algunos retos de logística y de infraestructura terrestre, conectividad y costos.

## LOS EXPERTOS CENC MEX OPINAN



**DR. CARLOS**  
*Alfaro Miranda*

Director de Operaciones Aduaneras  
y Logísticas en Almatraz Villarreal  
Grupo de Logística Internacional

"La Aduana No. 50 del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) enfrenta desafíos críticos para el despacho aduanero de mercancías, esto afecta al comercio exterior mexicano. A un año de su funcionamiento, se han encontrado problemas operativos, deficientes, que generan sobrecostos superiores al 20% respecto al Aeropuerto Internacional de la Ciudad

de México (AICM). Los actores del comercio exterior, consideramos de vital importancia que las autoridades aduaneras, las autoridades del propio AIFA en coordinación con la Guardia Nacional, lleven los procesos del despacho aduanero a una mayor eficiencia, facilitación y control, con el fin de contar con una aduana inteligente, previsible e invisible"



**LIC. ÁLVARO**  
*Quintana Elorduy*

Exadministrador General  
de Aduanas y Director de la  
firma Álvaro Quintana

"En mi punto de vista, México necesitaba una terminal de carga aérea de clase mundial. Finalmente, con la puesta en marcha de La Aduana Número 50 del Aeropuerto Inter-

nacional Felipe Ángeles, nuestro país se posiciona a la vanguardia internacional. Tenemos grandes expectativas y sabemos el gran potencial que puede adquirir"



**LIC. FILEMÓN**  
*Ortiz Santiago*  
Director General de Grupo Logístico  
en Materia Aduanera (GLMA)

"Constantemente se presenta lentitud en el Pago Electrónico de Comercio Exterior (PECE) en las diferentes instituciones bancarias. El área de soporte de CAAAREM nos informa a través de circulares que se presenta esta situación en La Aduana de AIFA debido al procesamiento de archivos grandes, se sugiere esperar la respuesta de sus archivos y no realizar reenvíos a fin de no generar encolamiento; en cuanto al patio regulador, es un área destinada

para los transportes de carga, que tiene un costo actualmente de \$ 350.00 M.N., más \$ 110.00 M.N. por hora en lo que se realizan los trámites ante el recinto fiscal [almacenes]. Estos son algunas de las dificultades y contratiempos que se siguen presentando actualmente en los trámites de liberación de mercancías en esta Aduana, situación que genera gastos innecesarios y sobrecostos de un 20% a un 30% por arriba de los costos en la Aduana del AICM"



**MTRA. ALEIDA**  
*Núñez García*  
Catedrática e Investigadora de la UANL

"La Aduana 50 del AIFA llega en momentos muy importantes para el desarrollo del comercio internacional en México, en un momento de gran apertura empresarial para la nación. Además, es un reto para las otras 49 aduanas

de la República Mexicana, que son administradas por el órgano desconcentrado de la SHCP, que es la ANAM, y, por el contrario, La Aduana Número 50 por la Secretaría de la Defensa Nacional ¿Quién dará mejores números? "



**MTRO. GUSTAVO**  
*Uruchurtu Chavarín*  
Vicepresidente de CENCOMEX y  
Director de la firma Uruchurtu  
& Abogados Consultores

"Independientemente de las críticas que se puedan tener respecto al AIFA, el establecimiento de la Aduana en este aeropuerto es de gran importancia, ya que su ubica-

ción estratégica contribuye a generar un potencial de desarrollo importante para el transporte y la logística que impactará de manera positiva al comercio exterior de nuestro país"





**MTRA.  
LOURDES**

*Moreno Quinn*  
Socia de la firma Arias Quinn

"Para evolucionar, aunque el AIFA resulta de una lucha de poder, es importante tomar en cuenta que la historia no es nuestro destino, el AIFA ha sido impuesto y ahora es momento de probarlo, reinventarlo y hacerlo útil para el desarrollo de México y los mexicanos"



“

**EL SECTOR COMERCIAL NO PUEDE QUEDAR REZAGADO, Y LAS ADUANAS, QUE REPRESENTAN LA ESTRUCTURA TANGIBLE DE OPERACIONES DE ESTE SECTOR, DEBEN PERMANECER EN CONSTANTE INNOVACIÓN, APROVECHANDO LOS ESCENARIOS MUNDIALES ACTUALES PARA GENERAR UNA MODERNIZACIÓN ADUANAL QUE IMPLIQUE UNA SERIE DE MEJORAS EN DIVERSAS ÁREAS, QUE VAN DESDE LA INFRAESTRUCTURA Y LA TECNOLOGÍA, HASTA LOS PROCESOS Y LAS FUNCIONES”**

Una vez abordadas las perspectivas de estos grandes expertos sobre la Aduana núm. 50, podemos concluir que, de manera general el sector comercial no puede quedar rezagado, y las aduanas, que representan la estructura tangible de operaciones de este sector, deben permanecer en constante innovación, aprovechando los escenarios mundiales actuales para generar

una modernización aduanal que implique una serie de mejoras en diversas áreas, que van desde la infraestructura y la tecnología, hasta los procesos y las funciones. Todo esto bajo un objetivo común, obtener beneficios y efectos positivos para la eficiencia de la gestión aduanera, que se verá reflejado en los índices de recaudación, la facilitación comercial que impacta directamente en las

exportaciones e importaciones, así como un nivel de mayor resolución en los procesos fiscales y prevención de futuras crisis mundiales. El éxito radica en la capacidad de adaptación y transformación constante. Es una responsabilidad para todos los involucrados el promover el cambio, atender las necesidades latentes y liderar en búsqueda de la revolución de las aduanas del futuro.

# AIFA: LA JOYA DE LA CORONA *para la ANAM*

EL AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES (AIFA) ENFRENTA DESAFÍOS CRÍTICOS PARA EL DESPACHO ADUANERO DE MERCANCÍAS, ESTO AFECTA AL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO. A UN AÑO DE SU FUNCIONAMIENTO, SE HAN ENCONTRADO PROBLEMAS OPERATIVOS, DEFICIENTES, QUE GENERAN SOBRECOSTOS SUPERIORES AL 20% RESPECTO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM). TODOS ESTOS PROBLEMAS DEBEN ANALIZARSE PARA ENTENDERSE Y BUSCAR SOLUCIONES EN CONJUNTO QUE FACILITEN EL DESPACHO DE LAS MERCANCÍAS.





# P

Para entender la importancia del AIFA es necesario comenzar conociendo lo que fue el AICM y la relación de ambos aeropuertos con el comercio exterior. Se recuerda que el miércoles 19 de noviembre de 1952 se publicó la inauguración del nuevo Aeropuerto Central, en ese momento se le reconoció como parte del progreso de México, ya que se contaba, por primera vez, se presentaba un, “*centro de aviación mundial*” con una terminal aérea para la comunicación y también para mejorar el comercio de México y el mundo.<sup>1</sup> Fue hasta el año de 1963 cuando se le nombró oficialmente AICM.<sup>2</sup>

Este progreso venía inexorablemente en consecuencia del comercio exterior para México. Desde que Porfirio Díaz tuvo con control del poder ejecutivo antes que acabe el siglo XIX, se tuvo a un país que ya tenía una participación de comercio transfronterizo. Aunque la situación de la Revolución Mexicana afectó las relaciones comerciales, hubo una época posterior a esta etapa de México en que se incrementaron las exportaciones de la plata y el petróleo nacional entre 1918 y 1921.<sup>3</sup>

Es de reconocer que el país siempre ha procurado mantenerse activo en los mercados internacionales, recuérdese la importante época dorada del modelo de sustitución de importaciones, donde México tuvo un “*comportamiento favorable del comercio exterior*”, además del “*dina-*

*mismo del sector agropecuario*” que llevaron a un incremento en la producción manufacturera, que aprovechó la economía mexicana.<sup>4</sup> Luego, se llegó a la apertura de la economía para la década de 1980, donde se requirió un cambio del modelo de economía hacia dentro de México, por una hacia afuera, es decir, la apertura de nuestra economía a lo que posteriormente se conocería como neoliberalismo y que llegaría a la actualidad en un mercado internacional donde México se ha afianzado de un tratado comercial, el Tratado Comercial México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

Durante esta apertura, México se tuvo que adherir al *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) o Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, que implicaba la organización de las naciones involucradas para fomentar el comercio internacional y reducir las barreras arancelarias, buscando liberar el comercio para estos países.<sup>5</sup> México se adhirió en el año de 1986 y, en el año de 1994, fue que firmó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) con Estados Unidos y Canadá<sup>6</sup>, que se renovó por iniciativa del entonces presidente *Donald Trump* por el *Tratado Comercial México, Estados Unidos y Canadá* (T-MEC) y fue firmado en el año 2020.<sup>7</sup> Aparte, México tiene más de una decena de tratados con distintas naciones en el mundo que



**POR: DR. CARLOS  
ALFARO MIRANDA**

Director de Operaciones Aduaneras y Logísticas 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.

le coloca en posición privilegiada de comerciar con países de al menos, tres continentes, colocándolo como un referente del comercio internacional.<sup>8</sup>



Durante todo este tiempo el comercio exterior ha requerido de una infraestructura sólida para su correcto funcionamiento y es donde el AICM fue parte de dicha infraestructura por varias décadas, hasta que ha decaído en su función por la sobresaturación que ha venido teniendo desde que se inauguró. En este punto se sabe que el plan original del presidente Enrique Peña Nieto fue la malograda construcción del Aeropuerto de Texcoco, dejando paso a la habilitación de la Base Militar de Santa Lucía para tener un nuevo aeropuerto internacional y,<sup>9</sup> en la realidad, constituirse como la Aduana 50 de la ANAM.<sup>10</sup> Así, la Agencia Nacional de Aduanas de México busca garantizar que se tenga legalidad en cada intercambio de mercancías dentro y fuera de México, mientras realiza estas acciones con eficiencia, seguridad y celeridad, constituyéndose como un recinto fundamental para el comercio de nuestro país con el mundo.

Es primordial remarcar que las aduanas en México son elementos

fundamentales para que se dé el comercio exterior, ya que pueden calificarse como puertas de entrada y salida del comercio internacional. Se necesita un control estricto de las operaciones del país para que todo se mantenga dentro del marco legal y se estimule así el comercio para los habitantes nacionales y para las empresas desde México con el mundo.<sup>11</sup>

Entonces, es importante recordar y remarcar que la operación aduanera

tiene como objetivo facilitar los flujos comerciales, además de controlar la entrada y salida de mercancías. Esto se traduce directamente en costos: a menor tiempo empleado en los procesos de entrada y salida de mercancías, se generan menores costos para las empresas y, en última instancia, para el consumidor final. Este principio también se aplica en el sentido opuesto, de ahí la importancia de tener recintos fiscales adecuados óptimamente para su funcionamiento.

Lo mencionado anteriormente, nos lleva a reflexionar que es importante para cualquier aduana del mundo tener una modernización constante, ya que el incremento de las necesidades de intercambios comerciales siempre está activo. Esto implica las mejores prácticas internacionales, que los funcionarios aduaneros sean profesionales y capacitados correctamente en cada una de sus funciones. También significa que las aduanas deban cumplir con las normas nacionales e internacionales al pie de la letra y, finalmente, que puedan cubrir las necesidades actuales

**“SE NECESITA UN CONTROL ESTRICTO DE LAS OPERACIONES DEL PAÍS PARA QUE TODO SE MANTENGA DENTRO DEL MARCO LEGAL Y SE ESTIMULE ASÍ EL COMERCIO PARA LOS HABITANTES NACIONALES Y PARA LAS EMPRESAS”**





del comercio internacional, con la infraestructura adecuada, tecnologías y sistemas de última generación, además de personal profesional y capacitado.

Pero tenemos actualmente un problema en lo que debería ser la joya de la corona en la ANAM, que es la aduana número 50, en el AIFA. La aduana del AIFA ha estado presentando distintos problemas. Se enumeran a continuación: Uno de ellos es en el movimiento de carga; también se han encontrado problemas de eficiencia en los almacenes; incluso, en el manejo de los horarios de aduana; para la transferencia de carga; de los nuevos cobros como el que se ha venido aplicando para el uso del patio regulador,<sup>12</sup> entre otros inconvenientes que están afectando, en general, el funcionamiento de esta importante aduana.

En esa línea, es conveniente abordar otros inconvenientes encontrados en este recinto fiscal: Su dependencia de la disponibilidad de los andenes o rampas de los almacenes del AIFA; estos almacenes tienen alta demanda derivada de la gran cantidad de transporte pesado que se requiere para el traslado de mercan-

cía hacia el AICM; el AIFA no tiene definidos los procesos para la atención de las operaciones; tampoco tiene el personal necesario para esta atención, significando un incremento en el tiempo dentro del patio regulador; sobre el patio regulador, si el transporte con la mercancía no ingresa a este sitio, aun así se le cobran estadías a los clientes; pensando ahora en los sistemas para validación de pedimentos y para pagos, estos funcionan intermitentemente, lo que

significa más retardo en el funcionamiento de los procesos aduaneros y; se tienen filas extensas y de varias horas para los conceptos de revalidación, cálculo de maniobras, solicitudes de previo y para despacho de mercancías.<sup>13</sup>

Observando los problemas desde una perspectiva económica y para comprender mejor la situación, los importadores y exportadores enfrentan sobrecostos en el AIFA que superan el 20% en comparación con los que tienen en el AICM en lo que respecta a los procesos de importación o exportación de sus mercancías.<sup>14</sup>

Uno de los contratiempos que considero inútil y posiblemente absurdo es el requisito de obtener autorización para el movimiento de cargas. Este proceso no se dirige a funcionarios aduanales ni al sistema del AIFA, donde se espera que exista una organización y funcionamiento sólidos dentro de un sistema aduanal robusto. Sorprendentemente, la solicitud de autorización

## “LOS IMPORTADORES Y EXPORTADORES ENFRENTAN SOBRECOSTOS EN EL AIFA QUE SUPERAN EL 20% EN COMPARACIÓN CON LOS QUE TIENEN EN EL AICM EN LO QUE RESPECTA A LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN O EXPORTACIÓN DE SUS MERCANCÍAS”



para el transporte de mercancías se realiza ante la Guardia Nacional, bajo la suposición de que este tipo de movimientos, prácticamente todos, deben llevarse a cabo con la presencia de elementos federales, aunque es entendible que se realice para evitar entrada de materiales peligrosos a México, sigue siendo un costo temporal muy grande para todos los actores del proceso aduanal.

¿Cuál es el resultado de esta acción de querer mover las cargas y pedir autorización a una institución que no tiene preocupación sobre la celeridad, que desconoce la importancia de la facilitación aduanera y, no es su responsabilidad el actuar de inmediato en estos casos? El resultado es una transferencia muy lenta de las mercancías dentro del recinto fiscal.

En otro tema problemático es la detección de defectos de construcción del recinto fiscal y, si se les suma los daños en los techos por los fuertes vientos que se dan en Zumpango, Estado de México.<sup>16</sup> Estos vientos han puesto a prueba los techos del AIFA y, muchos de ellos no han resistido la embestida, poniendo en riesgo las mercancías que contienen los almacenes en el recinto fiscal.

Ahora, como se mencionó anteriormente, los tiempos de los horarios de la aduana del AIFA, se consideran muy acotados. En esta aduana No.50 se trabaja de lunes a viernes de 8:00 a 12:00 con servicio extraordinario y, los sábados de 8:00 a 13:00, además que los domingos no hay servicio, estos horarios son distintos y más apretados que los que tiene el AICM.<sup>17</sup> El resultado de esto es que, si llega una mercancía que estaba programada, pero luego de su tiempo designado, los



funcionarios aduanales tienen que reprogramar su carga al siguiente día laboral con todos los costos que conlleva para el propio recinto fiscal como para los importadores o exportadores que caen en esta eventualidad. Si es posible entender esto, al reprogramar un embarque para el día siguiente, se vuelven a mover todos los horarios programados y, es posible que cada vez, se acumulen más cargas, ocasionando una bola de nieve que, si no se controla, podrá derivar en exceso de costos, pero superiores al 20% mencionado y, con repercusión para el usuario final de las mercancías.

Así podemos seguir explicando los problemas que está enfrentando esta aduana No. 50 de la ANAM, en situaciones que están impactando fuertemente el comercio exterior mexicano y, en consecuencia, incrementando los costos para exportadores e importadores y, primordialmente, para el cliente final. Con todo lo dicho, la situación actual en el AIFA es un desafío significativo para el comercio exterior del territorio nacional. Los problemas mencionados como se puede entender son

directos para importadores, exportadores y para el consumidor final y todo por el mal funcionamiento de este recinto fiscal.

Ahora, mientras estaba por concluir este aporte sobre la situación del AIFA, se me compartió el Oficio Circular No. 8145 con fecha de 06 de noviembre de 2023, que fue emitido por el titular de la Aduana del AIFA donde se nos informa que todas las operaciones de comercio exterior con Documento de Operación para Despacho Aduanero (DODA), sea importación o exportación, despachadas desde los módulos de selección automatizada, todos, deben contar con una papeleta firmada y sellada por la autoridad aduanera, si no se tiene dicha papeleta, el pedimento no se consideraría despachado con todos los inconvenientes que generaría. Este ajuste por parte de la autoridad aduanera es otro elemento que está afectando el desempeño de esta aduana, porque está fuera de los parámetros de automatización establecidos para el despacho aduanero y aleja a nuestra aduana del ideal de facilitación aduanera.



Aún, con todo lo dicho, en lugar de enfocarnos únicamente en los problemas, es fundamental dirigir nuestra atención en la búsqueda de soluciones concretas. Por ejemplo, se hace necesario la implementación de medidas inmediatas para la búsqueda de la eficiencia operativa en esta aduana. Es necesario optimizar los procesos aduanales, incrementar los horarios de servicio y realizar inversión en infraestructura para abordar los problemas de construcción presentes y los daños estructurales, para detener lo que está pasando en este aspecto.

Es vital que se tenga una coordinación entre las autoridades aduaneras, las autoridades del propio AIFA y con la Guardia Nacional, procurando que cada uno entienda la importancia de la facilitación aduanera y su repercusión en los precios de mercado. Finalmente, en cada uno del resto de problemas presentes, de los que se ha enumerado la mayoría en este aporte, se busquen las medidas pertinentes para que esta aduana sea lo que debe ser: La Joya de la Corona y la aduana más ágil, eficiente, tecnológica y con el personal mejor capacitado en todo el país que responde de sobra a las necesidades del comercio internacional que tiene.



**“ES VITAL QUE SE TENGA UNA COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES ADUANERAS, LAS AUTORIDADES DEL PROPIO AIFA Y CON LA GUARDIA NACIONAL, PROCURANDO QUE CADA UNO ENTIENDA LA IMPORTANCIA DE LA FACILITACIÓN ADUANERA Y SU REPERCUSIÓN EN LOS PRECIOS DE MERCADO.**



1. Vázquez, Jorge. El antiguo aeropuerto y el mural de Juan O'Gorman. Ménades y Meninas. Revista Casa del Tiempo. No. 11 - 12, pp. 32 - 36. [https://www.uam.mx/difusion/casadel tiempo/11\\_12\\_dic\\_2014\\_ene\\_2015/casa\\_del\\_tiempo\\_eV\\_num\\_11\\_12\\_32\\_36.pdf](https://www.uam.mx/difusion/casadel tiempo/11_12_dic_2014_ene_2015/casa_del_tiempo_eV_num_11_12_32_36.pdf)
2. Ceballos, Lilia. Una breve historia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. AD Magazine. 14/06/2019. <https://www.admagazine.com/arquitectura/historia-arquitectura-diseno-aeropuerto-internacional-ciudad-mexico-20190614-5517-articulos>
3. Phillips, Alfredo. El Comercio Exterior de México. Evolución reciente y perspectivas. Revista Comercio Exterior. Vol. 38, No. 5, 1998, pp. 363-366. <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/186/1/RCE1.pdf>
4. Phillips, 1998. Ibidem.
5. Secretaría del GATT. El Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio. Sus finalidades y realizaciones. Ginebra, Suiza, abril de 1959. <https://docs.wto.org/gattdocs/s/GG/MGT/59-37.PDF>
6. Franco, Claudia Elizabeth. Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: Una puerta para el desarrollo del Comercio Exterior en México. Radioreportaje para obtener el título de Licenciada en Comunicación y Periodismo. UNAM. Facultad de Estudios Superiores Aragón, Nezahualcóyotl, Estado de México, mayo de 2014. <https://ru.dgb.unam.mx/bitstream/20.500.14330/TESO1000841433/3/0841433.pdf>
7. Guimón, Pablo y Corona, Sonia. Trump firma el Tratado de Libre Comercio con México y Canadá en la Casa Blanca. El País, 29/01/2020. [https://elpais.com/economia/2020/01/29/actualidad/1580315072\\_544620.html](https://elpais.com/economia/2020/01/29/actualidad/1580315072_544620.html)
8. Franco, 2014. Op. Cit. Nota 6.
9. Martínez, Carlos. AIFA, a propósito de obras prioritarias. Milenio. 23/05/2023. <https://www.milenio.com/opinion/carlos-martinez-macias/sin-pedir-audiencia/aifa-a-proposito-de-obras-prioritarias>
10. Gobierno de México. CP 01/2022. AIFA recibe vuelo con carga de 4.4 toneladas de mercancía. 02/09/2022. <https://aifa.aero/lib/CO1-vuelocarga.pdf>
11. Franco, 2014. Op. Cit. Nota 6.
12. Del Toro, Evangelina. Presenta AIFA problemas en el movimiento de carga. Periódico A21. 13/09/2023. <https://a21.com.mx/aeropuertos/2023/09/13/presenta-aifa-problemas-en-el-movimiento-de-carga>
13. Martínez, Edson. Boletín Especial 29.09.2023. Retraso en operaciones AIFA. 29/09/2023. <https://www.radarholding.com/boletin-especial-29-09-2023-retraso-en-operaciones-aifa/>
14. Del Toro, 2023. Op Cit. Nota 12.
15. Del Toro, 2023. Ibidem.
16. Del Toro, 2023. Ibidem.
17. Del Toro, 2023. Ibidem.



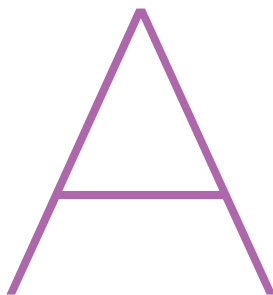
FACILITACIÓN ADUANERA

# AGENCIA NACIONAL DE ADUANAS DE MÉXICO & *Facilitación Aduanera*

UN ARTÍCULO DE GRAN VALOR PARA COMPRENDER Y ANALIZAR EL TRASFONDO DE LA FACILITACIÓN ADUANERA, SUS ANTECEDENTES Y SU PAPEL DENTRO DEL COMERCIO EXTERIOR, ADEMÁS DE DESTACAR LA PERSPECTIVA QUE REPRESENTA ACTUALMENTE LA ANAM.







### Antecedentes Históricos

La aduana como institución del comercio exterior tiene sus antecedentes más remotos en los pueblos o naciones de la antigüedad, quienes intercambiaban sus excedentes utilizando el trueque. Las aduanas existen desde mucho antes de que apareciera el concepto de Estado, a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI, y claro está, mucho antes de que aparecieran los Estados Modernos y la División de Poderes que ahora conocemos.

Como ejemplo de ello, es que las aduanas ya funcionaban en el mundo antes de que se constituyeran las estructuras políticas de la Grecia clásica, entre las que destacan las polis o ciudades, la constitución democrática de Atenas y las Ligas de ciudades hegemónicas como la Liga Jónica y la Liga Beocia y la Confederación del Peloponeso, estas últimas que surgieron en el siglo V a.C.; a fin de asegurar la paz y la defensa comunes; o antes de la República (509-27 a.C.) y del Imperio (que se extiende hasta 248 d.C.) de la época clásica en Roma.

La India, Egipto, Babilonia, Fenicia, Arabia, España, son también algunos ejemplos en donde la aduana surgió como una necesidad de control del comercio exterior, con el fin de asegurar la observancia de las prohibiciones a la exportación y a la importación de productos básicos, para hacer efectiva la recaudación

de los tributos que gravan la entrada y salida de mercaderías, o para asegurar la salud de los habitantes de su territorio, de la sanidad animal y vegetal, del medio ambiente o por causas de seguridad, etcétera.

En México, antes de que se constituyera como Colonia de España o posteriormente como Estado Independiente, ya existía el comercio entre los pueblos mesoamericanos. Lo cual nos hace pensar que también funcionaban desde entonces las aduanas en nuestro territorio. Como lo comenta Enrique Florescano: *“La historia del tráfico de productos básicos y bienes culturales se remonta, en México, a los orígenes de la civilización Mesoamericana. Los primeros reinos fundados por los olmecas en la costa de Veracruz y Tabasco (La Venta), o por los zapotecos en el Valle de Oaxaca (Monte Albán), o por los mayas en el Petén guatemalteco (Nakbé, el Mirador), impulsaron en gran escala el tráfico de mercancías en el interior de los reinos y con regiones alejadas”*<sup>1</sup>.

De igual forma, a lo largo de la historia y hasta nuestros días, la palabra *“aduanas”* ha tenido diferentes connotaciones, relacionándose a esta como: la autoridad, una institución; un grupo de personas facultadas; el lugar para importar o exportar mercancías; el puerto marítimo o fronterizo; el recinto fiscal o fiscalizado: el edificio donde se encuentra la oficina del administrador; la sala de entrada



**POR: DR. PEDRO TREJO VARGAS**

Socio Director de las firmas Consultoría y Servicios ENCOR y de ENCOR Logistics. Doctor en Derecho y maestro en Derecho, por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Consultor en comercio exterior, aduanas, empresas maquiladoras y en defensa fiscal.

y salida de pasajeros internacionales; una garita; el conjunto de aduanas de todo el país; y hasta como un servicio.

El ingreso de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) en 1986 marcó la etapa del nuevo modelo económico mexicano, lo cual se confirmó indudablemente en 1994 con la entrada en vigor del TLCAN (ahora T-MEC) y después en 1995 al ser nuestro país Miembro de la Organización Mundial de Comercio (OMC/GATT), continuando con la firma de otros nuevos tratados y acuerdos comerciales suscritos con otras naciones del mundo.

Lo cierto es que también dicha política, aunada a los TLC's y ACE's, entre otros instrumentos, han sido

benéficos para el desarrollo económico del país, permitiendo una mayor captación de divisas e inversión extranjera, con la consecuente creación de nuevas empresas y más fuentes de empleos; sin olvidar también la otra cara de la moneda: la pobreza generada por los malos manejos de los políticos mexicanos, la corrupción y la escasa cultura de desarrollo basados en la educación y especialización tecnológica.

Sin embargo, con la política económica de apertura comercial de nuestro país basada en un modelo de exportaciones y la celebración de numerosos tratados comerciales suscritos por México con otros países, la aduana mexicana denominada ahora Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM, por sus siglas) se debe redefinir para jugar un papel importante dentro de la integración económica regional y actualmente con el *Nearshoring*.

### Política Aduanera de 1982 a 2006 <sup>2</sup>

Bajo el modelo de apertura comercial, en 1989 la Dirección General de Aduanas quedó asignada a la Subsecretaría de Ingresos, mediante la reforma del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Empero, en la búsqueda de un mejor reacomodo para hacer frente a los nuevos cambios de globalización, mediante el Decreto por el que se reforman, adicionan y abrogan disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicado en DOF el 4 de enero de 1990, gran parte de las funciones de la Dirección General de Aduanas fue distribuida a unidades administrativas adscritas a la Subsecretaría de Ingresos, con funciones meramente fiscales.

**“A PARTIR DEL 2000, LA ENTONCES LLAMADA ‘ADUANA MÉXICO’ RENOVÓ SU IMAGEN Y REDEFINIÓ SU PAPEL EN LA POLÍTICA COMERCIAL DEL PAÍS COMO INSTRUMENTO FACILITADOR Y DE FISCALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR, ASÍ COMO DE LOS PROGRAMAS E INSTRUMENTOS DE FOMENTO AL COMERCIO EXTERIOR”**



El 25 de enero de 1993 se publicó la reforma al Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la que se modificó el nombre de la Dirección General de Aduanas por el de Administración General de Aduanas (AGA) y se estableció la jurisdicción de las entonces 45 aduanas en el país.

En 1994 se separaron de la Resolución que establecía Reglas Fiscales de carácter general (Resolución Miscelánea Fiscal). Posteriormente, se proyectó la necesidad de hacer una reforma integral a la ley que venía regulando la operación aduanera, publicándose una nueva Ley Aduanera el 15 de diciembre de 1995, la cual entró en vigor el 1º de abril de 1996. La primera reforma que sufrió este nueva Ley, mediante su publi-

cación en el DOF del 30 de diciembre del mismo año, tuvo como objetivo reflejar los mecanismos que permitirían valorar la mercancía de acuerdo con lo establecido por el Artículo VII del GATT, así como infundir el cambio del sistema aleatorio por un sistema automatizado inteligente conocido posteriormente como Sistema Automatizado Aduanero Integral (SAAI), y reforzar los métodos para el control de los agentes y apoderados aduanales, además, de sus representantes.

El 1º de julio de 1997 se creó el Servicio de Administración Tributaria (SAT), al cual quedó adscrita la Administración General de Aduanas. El Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria se publicó el 30 de junio de 1997. En 1998 nuevamente se reformó la Ley Aduanera,





con el propósito de revisar y fortalecer los mecanismos de control que consentirían el combate a la evasión en el pago de contribuciones, el cumplimiento de las Regulaciones y Restricciones No Arancelarias y en general el fraude aduanero, que representa una competencia desleal para la industria nacional, el comercio formalmente establecido y el erario público.

Otra de las reformas importantes a la Ley Aduanera de 1996, fue la publicada en el DOF el 1º de enero de 2002; esta tuvo como objetivos fundamentales: a) promover la inversión y la tecnología, b) incrementar la seguridad jurídica, y c) establecer nuevas responsabilidades, derechos y obligaciones. Entrando en vigor el 1º de enero de 2003 la sexta reforma a la Ley Aduanera de 1996 como continuación de la de enero de 2002.

Asimismo, dentro de la globalización y de actualización de las disposiciones relacionadas con el comercio exterior, el 21 de julio de 2006 se publicó en el DOF por primera vez el Acuerdo por el que dar a conocer las Reglas de carácter general en el ámbito de competencia de la Secretaría de Economía (SE), los criterios necesarios para el cumplimiento de las leyes, acuerdos o tratados comerciales internacionales, decretos, reglamentos, acuerdos y demás ordenamientos generales de su competencia, agrupándolas de manera que faciliten su aplicación por parte de los usuarios.

Con este Acuerdo México inaugura y materializa el inicio de la mejora regulatoria del comercio exterior del país, iniciando el gobierno federal la simplificación de la carga administrativa de las empresas importadoras y exportadoras, así como la revisión y

simplificación del marco institucional de las regulaciones arancelarias y no arancelarias, procediendo a la actualización y simplificación de las mismas mediante el uso de medios electrónicos y tecnologías de la información. Cuidando la seguridad jurídica para el establecimiento, promoción, desarrollo y mantenimiento de las empresas en el país, dando lugar por ejemplo en el 2010 del uso ya de manera intensiva del uso de sistemas y procedimientos *paper less* como la Ventanilla Única de Comercio Exterior, el SAAI-WEB, el SOIA, el SIICEX, certificados electrónicos, firmas electrónicas, declaraciones aduaneras electrónicas, etcétera.

#### Las Aduanas en el Inicio del Milenio 2000

Con una visión de aduana moderna y de la facilitación del comercio exterior, la Administración General de Aduanas en el periodo 2000-2006 otorgó un poco más de 600 facilidades, establecidas la mayoría en Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior (RCGMCE), relacionadas con diversos temas, tales como: padrones, empresas certificadas, empresas IMMEX, industria automotriz, almacenes certificados, despacho aduanero, mensajería y paquetería, autorizaciones, corredores multimodales, pasajeros y turistas, entre otros tópicos aduaneros. De esta manera, a partir del 2000, la entonces llamada "Aduana México" renovó su imagen y redefinió su papel en la política comercial del país como instrumento facilitador y de fiscalización de las operaciones de comercio exterior, así como de los programas e instrumentos de fomento al comercio exterior.



Bajo este esquema, pese a la pandemia del COVID-19, en 2021 las exportaciones en México crecieron un 14,46% respecto al año anterior y las ventas al exterior representaron el 38,86% de su PIB, por lo que se encuentra en el puesto 50 de 191 países del ranking de exportaciones respecto al PIB. Esto obliga a que las aduanas del país funcionen como promotoras y facilitadoras del comercio exterior, sin olvidar su labor de fiscalización y control, generándose la trilogía facilitación-control-seguridad nacional; reconociendo el importante papel que las aduanas juegan dentro del proceso de integración económica de México tanto en un contexto regional como en bloques comerciales de otros continentes.

#### Antecedentes de la Facilitación Aduanera en México.

Cabe recordar que a finales de los 80's el despacho aduanero de las mercancías todavía se realizaba en forma manual, revisándose teóricamente el 100% de las mercancías y sus pedimentos, con una duración de dos a tres horas, pero en la generalidad de los casos prácticamente el desaduanamiento de la mercancía tardaba días. Cómo bien lo describe Jorge Enrique Loera: "El procedimiento de despacho para la importación y la exportación estaba bien para el siglo XIX y para la máxima protección contra las importaciones que se creía que dañarían a la naciente industria nacional, pero para finales del siglo XX era complicado, largo tortuoso, con muchas facultades discrecionales para los empleados; arrancaba con la presentación del pedimento y abundantes anexos y su revisión por 'mesas', desde que daba un número para el documento, hasta la que revisa



*saba las cuentas de los impuestos a pagar ('ajuste'), pasando por largos períodos de almacenaje y sobre todo por el 'reconocimiento' de todos los cargamentos. Este 'reconocimiento' lo hacían los Vistas y se definía en la ley como 'el examen de las mercancías, su número, peso o medidas para determinar las obligaciones aduaneras' lo que quería decir que cuando el Vista firmaba de 'conforme' el importador obtenía una resolución favorable. El 'reconocimiento' todos los cargamentos era, por supuesto, imposible de realizar, nunca se pudo realizar".<sup>3</sup>*

Fue así, que finales de 1989, la revisión manual de los pedimentos empezó a ser sustituida por sistemas modernos y ágiles, en primer lugar fue la Captura Desconcentrada del Pedimento Aduanal (CADEPA), después la revisión aleatoria con el Sistema Automatizado Aduanero Integral (SAAI) y posteriormente hasta llegar a principios de la década del milenio 2000, con el actual SAAI M3, ope-

rado bajo análisis de riesgos. Como vemos, en los 90's, inicia prácticamente la materialización de la modernización del Sistema Aduanero de México como una de las revoluciones tecnológicas más importantes de la administración pública federal, pues el equipamiento, automatización y la utilización de tecnología de punta en las aduanas del país contribuyen a facilitar las operaciones aduaneras para que México pueda aprovechar al máximo los tratados comerciales que ha suscrito y sea posible evitar las prácticas de comercio desleal que todavía persisten entre algunos importadores. Adicionalmente, en los primeros años de la década del 2000, se hicieron modificaciones importantes para el control electrónico, principalmente en el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior; el ingreso o extracción de mercancías por vía postal; la valoración aduanera; la garantía de contribuciones para el régimen de tránsito de mercancías, los procedimientos



administrativos y las infracciones aduaneras, entre otras.

Ante la apertura del comercio exterior emprendida, la Administración General de Aduanas pretende prestar el servicio aduanero donde la demanda comercial lo requiera, para lo cual se establece contacto con las cámaras industriales, y en ese sentido, conocer las necesidades de importación y exportación de la planta productiva. Facilitando la operación mediante métodos de control, se instrumentó el Sistema Automatizado Aduanero Integral o SAAI, así como un sistema inteligente de selección automatizado en los reconocimientos aduaneros, el cual se conoce todavía indebidamente como *“semáforo fiscal”*, pues ya no se trata de un sistema aleatorio, sino *“inteligente”* basado en análisis de riesgos.

Se delegó la responsabilidad de clasificar, determinar el valor en aduana y el origen de las mercancías a los agentes aduanales, quedando a cargo de la autoridad la facultad de verificación del cumplimiento de esta obligación, así se redujo la discrecionalidad de los empleados en la aduana.

Por otro lado, la instalación de equipos de alta tecnología ha permeado todas las áreas y procedimientos que se realizan, de tal forma que la red informática se actualiza permanentemente y puede utilizarse en el ámbito nacional con reportes automatizados del quehacer aduanero. Por otra parte, los sistemas de control a base de tecnologías de punta, tales como los videos, rayos X, rayos gama y el uso del Internet en los trámites, son parte cotidiana de las operaciones aduaneras, adicionando la utilización de básculas, equipo de laboratorio, equipos de

radiocomunicación, armamento, unidades caninas, y carriles exclusivos FAST (*Free And Secure Trade*) y Expres.

En cuanto a la facilitación en salas internacionales de pasajeros, se implementó un nuevo *“semáforo fiscal”* apoyado en un mecanismo que automáticamente mediante parámetro de riesgo determina si procede o no la revisión del equipaje de pasajeros, mejorando la detección de mercancías no declaradas.

Adicionalmente, la entonces Administración General de Aduanas (AGA) implementó diversos proyectos de sistemas informáticos que forman parte del SAAI M3, a fin de agilizar y mejorar el control del despacho aduanero, así como dar mayor seguridad en la importación y exportación de mercancías, dentro de los cuales destacan:<sup>4</sup> El Sistema de Registro, Evaluación y Seguimiento

de Incidencias (SIRESI); el Sistema de Toma de Muestras; la identificación de órdenes de embargo a través del SAAI M3; la inscripción en el Padrón General, y de Sectores Específicos por Internet; el Sistema de Operación Integral Aduanera (SOIA) en Web; el Sistema de Control de Agentes y Apoderados Aduanales (SCAAA); el Sistema de Control de Almacenes y Recintos Fiscales (SCARF); la Firma Electrónica Avanzada (FIEL) ahora *E.firma*.

De igual forma, ya para entonces la Administración General de Aduanas (AGA) contaba con otros diversos programas, tales como: las claves de acceso al SAAI, sistema de reconocimiento de huellas dactilares, esquemas de alertas (*warnings*), el control electrónico de juicios de amparo, rectificación de pedimentos entre aduanas, y la constante actualización tecnológica, entre otros programas.

**“LA INSTALACIÓN DE EQUIPOS DE ALTA TECNOLOGÍA HA PERMEADO TODAS LAS ÁREAS Y PROCEDIMIENTOS QUE SE REALIZAN, DE TAL FORMA QUE LA RED INFORMÁTICA SE ACTUALIZA PERMANENTEMENTE Y PUEDE UTILIZARSE EN EL ÁMBITO NACIONAL CON REPORTES AUTOMATIZADOS DEL QUEHACER ADUANERO”**



En cuanto a la facilitación en salas internacionales de pasajeros, se implementó el llamado “*semáforo fiscal*” apoyado en un mecanismo que automáticamente mediante parámetro de riesgo determina si procede o no la revisión del equipaje de pasajeros, mejorando la detección de mercancías no declaradas. Este sistema posteriormente cambió por un sistema basado en la gestión de riesgos “*no aleatorio*”.

Por otra parte, de conformidad con la modificación a la Ley Aduanera en vigor a partir de 2001, específicamente en sus Artículos 16-A y 16-B, se estableció que el aprovechamiento que se obtenga por los servicios de prevalidación será destinado a un Fideicomiso Público para el Programa de Mejoramiento de los Medios de Informática y de Control de las Autoridades Aduaneras (conocido como “*Fidemica*”).<sup>5</sup>

Dicho Fideicomiso surgió como una necesidad del dinamismo del comercio internacional que demanda la modernización y transformación de los involucrados en el comercio internacional, es puesto en marcha por la Administración General de Aduanas. Consciente de esto, la AGA se fijó la meta de ser una institución que enfrente los retos de la globaliza-

ción; con este fin, es imprescindible que las aduanas cuenten con una regulación apropiada que permita allegarse de recursos de manera oportuna y eficaz para la atención de necesidades tecnológicas.

Bajo este entorno, en 2004 surgió el proyecto de Aduanas Modelo (Veracruz, Reynosa, Nuevo Laredo y Manzanillo), como un paradigma “de infraestructura y equipamiento” de las aduanas mexicanas. Sin embargo, este programa solo duró hasta 2009 pues ante los pocos presupuestos y falta de continuidad de algunos programas, no se le dio seguimiento en el sexenio presidencial siguiente ni en el Plan de Modernización de Aduanas 2007-2012 de la SHCP. Este programa se estableció con el propósito de brindar un servicio eficaz, transparente y de calidad, para crear un prototipo de las aduanas mexicanas en cuanto a infraestructura, equipamiento, automatización de procesos, definición de su estructura organizacional e interacción con el entorno y sus usuarios.

#### Avances del Plan de Modernización de Aduanas 2007 – 2012

La Administración General de Aduanas contaba con un Programa de Inversión 2002-2006, cuyos proyec-

tos principales se dividían en: reordenamiento, ampliación, remodelación, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura aduanera existente, así como en la adquisición de tecnología de punta, vehículos, aeronaves, lanchas, unidades caninas, sistemas de radiocomunicación, básculas, etcétera. Buscando un mejor, eficiente, moderno, ágil y automatizado Sistema Aduanero de México.

Este esquema continuó en el Plan de Modernización 2007-2012, lo cual le permitió a la AGA establecer diversos programas, destacando para una mejor fiscalización<sup>6</sup> el Programa Advance Passenger Information System (APIS) y el Programa de Cooperación entre los sectores público y privado el cual este se consolidó como el eje de cooperación de los programas BUSINESS *Anti-Smuggling Coalition* (BASC) aplicado en los Estados Unidos, y el programa de Contribuyente Aduanero Cumplido —es el antecedente del “NEEC” y de lo que ahora es el Operador Económico Autorizado (OEA) en México— y que se desarrolló a cargo de la Administración General de Aduanas con la finalidad de agilizar y facilitar el comercio bilateral entre México y Estados Unidos, concediendo bene-





ficios en el despacho aduanero a las empresas seleccionadas por las aduanas de ambos países, debido a su nivel de confiabilidad, en el Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas.

### Actualidad: Militarización y Control Vs. Facilitación Comercial y Aduanera.

Actualmente, México cuenta con una red de 14 Tratados de Libre Comercio con 50 países (TLCs), 30 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRIs) con 31 países o regiones administrativas y 9 acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Además, el país participa activamente en organismos y foros multilaterales y regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Asimismo, de acuerdo con las expectativas actualizadas, la economía mexicana conseguirá una expansión de 3.3% este 2023.

Bajo este marco, el 21 de diciembre del 2021 se publicó en el Diario Oficial de Federación (DOF) el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento Interior de Secretaría de Hacienda y Crédito Público y del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, y por el que se expide el Reglamento Interior de Agencia Nacional de Aduanas de México, la cual sustituyó a la extinta Administración General de Aduanas (AGA). Este nuevo reglamentó entró en vigor



el 1° de enero de 2022 y fue modificado mediante publicación en el DOF el 24 de mayo de 2022.

Con ello se crea la Agencia Nacional de Aduanas de México como un órgano administrativo desconcentrado de la SHCP, 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, lo que la deslinda del SAT. Sin embargo, la ANAM provee de apoyo y auxilio al SAT.

Este Decreto, que contiene el Reglamento Interior de ANAM, derogó el Acuerdo publicado en el DOF el 14 de julio del 2021 que ya había creado a la ANAM, pero que nunca entró en vigor. La ANAM sustituyó a la Administración General de Aduanas, la cual formaba parte del SAT. Con la creación de ANAM el gobierno federal busca fortalecer la seguridad nacional del país; se prevé la contratación preferente de personal que pertenece o han pertenecido a las fuerzas armadas, para incorporarse como personal ANAM; se da prioridad al fortalecimiento del sis-

tema aduanero mexicano y al reforzamiento de seguridad nacional, así como la armonización de los procesos que involucran los servicios aduanales y de inspección acorde con los acuerdos internacionales; entre otros aspectos.

Este Reglamento tiene por objeto establecer las normas y atribuciones de la ANAM tiene a su cargo, de manera exclusiva como: *a) La dirección, organización y funcionamiento de los servicios aduanales. b) El reconocimiento aduanero. c) Establecer las políticas para aplicar y asegurar el cumplimiento de normas jurídicas que regulan la entrada y salida de mercancías del territorio nacional. d) La recaudación de los ingresos federales aduaneros, e) Las que le sean expresamente instruidas por la persona titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.*

Adicionalmente, se incluyó en el Reglamento Interior de la SHCP la figura de Agencia Nacional de Aduanas de México como Órgano Administrativo Desconcentrado de esta Secretaría, y a su vez, se modificó el Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria a fin de

establecer que, para el ejercicio de atribuciones en materia aduanera, el SAT contará con el auxilio de la ANAM. Para este efecto, se modificaron y derogaron diversos preceptos en los que se hacía referencia a las Aduanas como parte del SAT. Además, se preserva en el Reglamento Interior del SAT a la Administración General de Auditoría de Comercio Exterior, pero haciendo los ajustes para eliminar las tareas que en materia aduanera que pasaron a ser facultad exclusiva de la ANAM.

Otros aspectos relevantes que se prevén con la creación de la ANAM:

a) Las Aduanas se dividen en: Fronterizas (que serán coordinadas por la Secretaría de Defensa Nacional), Marítimas (que serán coordinadas por la Secretaría de Marina), Interiores (Que estarán a cargo directamente de Agencia Nacional de Aduanas de México). b) Se crea la Aduana del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, con sede en el Estado de México, siendo la aduana 50 en el país; y c) La facultad atinente al ejercicio de visitas domiciliarias en materia de comercio exterior seguirá correspondiendo al SAT.

En la medida en que continúe la globalización y la apertura económica, el papel de las aduanas en México cobrará más importancia en los procesos de integración del comercio exterior regional, así como en la logística e inteligencia comercial de las empresas. En esa línea, la ANAM debe transformarse, por lo menos en la práctica, en un instrumento más de la política comercial del país. Por tanto, exhorto al gobierno federal para que con la “militarización” de la ANAM, ésta no se transforme en una entidad de obstaculización y de exceso control injustificado al comer-

“EN LA MEDIDA EN QUE CONTINÚE LA GLOBALIZACIÓN Y LA APERTURA ECONÓMICA, EL PAPEL DE LAS ADUANAS EN MÉXICO COBRARÁ MÁS IMPORTANCIA EN LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR REGIONAL, ASÍ COMO EN LA LOGÍSTICA E INTELIGENCIA COMERCIAL DE LAS EMPRESAS”



cio exterior, y por el contrario, si se siga modernizando para promover la llegada de inversión extranjera y el *Nearshoring*.

1. FLORESCANO, Enrique, Historia General de las Aduanas en México [Coordinador], Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana, A.C., México, 2004, p. 5.
2. Cfr. TREJO VARGAS, Pedro. “Tratado de Derecho Aduanero”. Tax Editores; Primera Reimpresión 2013; México, pp.90-105.
3. ENRIGUE LOERA, Jorge. “Crónica de la Gran Reforma

Aduanera”. Aduanas, Eje del Comercio Exterior. CAAAREM, No. 28, Año 3, México, 2004, p. 13.

4. MONTTOYA CASTRO, Jorge y GONZÁLEZ FUENTES, Mónica Marcela. “Informática: Proyectos para el año 2002”, Aduana México Hoy. Administración General de Aduanas, Año I, No. 3, agosto de 2002, México, p. 3.
5. ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS. “Fideicomiso Público para el Programa de Mejoramiento de los Medios de Informática y de Control de las Autoridades Aduanera”, Aduana México Hoy. Año I, No. 3, agosto de 2002, México, p. 4.
6. ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS. “Avances de las iniciativas bilaterales entre México y los Estados Unidos”, Aduana México Hoy. Año I, No. 3, agosto de 2002, México, p. 15.



# CHINA REDUCE SU EXPOSICIÓN ANTE EL DÓLAR *estadounidense*



**C**on esta medida, el gobierno chino espera que su divisa, el renminbi o yuan, tenga un papel más importante en los mercados financieros internacionales.

La planeación estratégica, a largo plazo del gobierno chino, es incrementar la fortaleza de su moneda nacional en el mercado internacional. Si bien su moneda ya se encuentra en la canasta de Derechos Especiales de Giro (o SDRs por sus siglas en inglés) del Fondo Monetario Internacional (FMI) desde el 2016, su deuda externa con Norteamérica, que se generó en los mandatos de Jiang Zemin (1993 a 2003) y Hu Jintao (2003 a 2013) ha frenado su posicionamiento.

No obstante, al estar en esta canasta de monedas, sus operaciones financieras son realizadas en una unidad especial compuesta por el dólar americano, el yen japonés, el euro, la libra esterlina y el *renminbi chino*, teniendo una representación del 12.28% en esta unidad, lo que le da un peso importante y que en conjunto a sus nuevos aliados del grupo de los BRICS+, genera una estrategia comercial que implicará un uso mucho más frecuente de la divisa china, por sobre otras monedas, como el dólar americano.

*“Desde el 2016, su deuda externa con Norteamérica, que se generó en los mandatos de Jiang Zemin (1993 a 2003) y Hu Jintao (2003 a 2013) ha frenado su posicionamiento”.*







TECNOLOGÍA ADUANERA

# CONTROL SATELITAL *Aduanero*

UNA DE LAS MÁS RECIENTES PROPUESTAS TECNOLÓGICAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS ADUANEROS EN EL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES, ES EL CONTROL SATELITAL ADUANERO, UNA TECNOLOGÍA RELATIVAMENTE NUEVA QUE SE HA DESARROLLADO DE MANERA MUY POTENTE EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS.





### Definición del control satelital aduanero

Aunque se han utilizado imágenes de satélite para vigilar el tráfico marítimo y la actividad portuaria desde la década de 1970, el uso de satélites para el control aduanero no se generalizó hasta la década del 2000.

Podemos definir el control satelital aduanero, como el proceso de observación, análisis, investigación, fiscalización y supervisión del ingreso, egreso y circulación de mercaderías en un ámbito espacial determinado mediante el uso de tecnología satelital. Sus objetivos principales consisten en detectar y prevenir actividades ilegales como el contrabando de drogas, la pesca furtiva, la importación y exportación de bienes prohibidos o no declarados, la evasión de impuestos, la desviación de rutas habilitadas, entre muchos otros.

Para lograr estos objetivos, los sistemas de control satelital aduanero utilizan una variedad de herramientas tecnológicas, como imágenes satelitales, sistemas de posicionamiento global (GPS), comunicaciones por satélite y otros sistemas de seguimiento que permiten a los funcionarios aduaneros

monitorear el tráfico de vehículos, barcos y aviones, así como detectar la presencia de objetos y mercaderías sospechosas.

### 1.2.- Importancia del control satelital aduanero

El control satelital aduanero es de gran importancia para el ejercicio de la soberanía y para fortalecer la seguridad y la protección de un país, toda vez que permite acceder a puntos fronterizos de difícil acceso, como asimismo a extensas áreas en donde la presencia física permanente de los funcionarios de control resulta imposible, como sucede en los espacios marítimos adyacentes. Los satélites pueden detectar movimientos de embarcaciones, aeronaves y camiones sospechosos y monitorear su actividad *“en tiempo real”*.

La información satelital puede ser utilizada para analizar patrones de tráfico y comercio en áreas específicas. Esto puede ayudar a los funcionarios aduaneros —mediante el uso de la inteligencia artificial— a identificar anomalías en los patrones de actividad y tomar medidas para analizar e investigar la comisión de posibles ilícitos.



### POR: DR. HÉCTOR H. JUÁREZ ALLENDE

Vocal (Juez) con competencia aduanera del Tribunal Fiscal de la Nación Argentina.

Especializado en la Enseñanza de la Educación Superior por la Universidad Católica de Cuyo. Profesor de la Universidad Nacional de Córdoba (UNC), Universidad Blas Pascal (UBP), Universidad Austral en la República Argentina, y Universidad del Rosario en la República de Colombia.

Abogado de la Dirección General de Aduanas (AFIP) desde el año 1991 hasta el año 2018.

Miembro del Comité Técnico Nro. 2, Subcomité Técnico de Legislación Aduanera del MERCOSUR (2007-2018).

Miembro del Grupo de Redacción del Código Aduanero del MERCOSUR.

Autor de numerosas publicaciones de su especialidad, entre las que destacan el “Manual de Aduanas”, libro de cátedra de las principales instituciones terciarias y universitarias de la República Argentina.

Sin lugar a dudas, este método de control ayuda a mejorar la eficiencia de los servicios aduaneros al permitir la detección rápida de la actividad ilegal, posibilitando actuar de manera quirúrgica (precisa) con la consecuente reducción de costos asociados.

A título ejemplificativo podemos mencionar que, en el año 2022, la Agencia de Vigilancia Aduanera de España anunció la firma de un convenio para la compra de imágenes de radar por satélite para reforzar la lucha contra el narcotráfico. El objetivo es detectar embarcaciones que ocultan su posición o que transmiten una localización falsa; el proveedor es una empresa privada que suministrará este servicio durante un año a cambio de 160.228 euros (Salvador, 2022).

Por otra parte, en los Estados Unidos, el U.S. Customs and Border Protection y el Departamento de Seguridad Nacional han lanzado varios sistemas satelitales avanzados para monitorear las fronteras del país. Incluyen los Sistemas Infrarrojos basados en el espacio, conocidos por las siglas SBIRS y el Sistema de vigilancia de área amplia, conocido como WAAS.

Su utilización satelital para la vigilancia de fronteras ya ha tenido un gran impacto en la reducción de la inmigración ilegal. En 2019, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP, por sus siglas en inglés) de EE. UU. indicó que el uso de tecnología satelital había sido clave para que la agencia pudiera identificar y detener más de 32.000 intentos de inmigraciones ilegales a lo largo de la frontera suroeste.

Actualmente utilizan el control satelital las aduanas de la República

**“EL SBIRS ES CAPAZ DE DETECTAR PERSONAS QUE CRUZAN FRONTERAS A TRAVÉS DE IMÁGENES INFRARROJAS Y SONIDOS, MIENTRAS QUE WAAS PUEDE MONITOREAR Y MAPEAR OBJETOS EN TIEMPO REAL”**



de Corea (Korea Customs Service), la Aduana de Australia (Australian Border Force), la Aduana de China (General Administration of Customs of China), y la Agencia de Servicios Fronterizos de Canadá (CBSA), entre otras.

## II. Marco Legal del control satelital aduanero

### II.1.- Tratados y Acuerdos Internacionales

Existen varios tratados internacionales que regulan el espacio aéreo y las actividades relacionadas. Entre los más relevantes podemos mencionar:

- *Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, también conocido como el «Convenio de Chicago» es un tratado internacional que regula la aviación civil internacional. Firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 por 52 países, entró en vigor el 4 de abril de 1947. La Argentina adhirió al convenio el 4 de junio de 1946.*

El Convenio de Chicago establece una serie de normas y principios para

la regulación de la aviación civil, incluyendo la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), una agencia de la ONU encargada de promover la seguridad y el desarrollo de la aviación civil internacional en todo el mundo. También estableció el principio de la libertad del aire, que permite que las aeronaves civiles sobrevuelen el territorio de otros estados sin previa autorización y estableció las normas para la navegación aérea internacional, la regulación de los servicios aéreos y la seguridad de la aviación. (Gobierno de México, 2023)

- *Tratado y Principios de las Naciones Unidas sobre El Espacio Ultraterrestre, de 1967*

Este instrumento se ocupa de lo que corresponde al espacio exterior, conocido simplemente como “*Tratado del Espacio*”, fue firmado el 27 de enero de 1967, ha sido ratificado por más de 100 países y sigue siendo uno de los principales instrumentos legales en materia de actividades espaciales. La República Argentina se adhirió el 18 de abril de 1967 ratificado el 26 de marzo de 1969. (Mi Argentina, 2023)







El Tratado del Espacio especifica los principios que deben regir en las actividades de los Estados en cuanto a la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, así como lo referente a los satélites que orbitan alrededor de la Tierra, la Luna y otros cuerpos celestes. (UNOOSA, 2023)

Establece que dichos cuerpos no pueden ser objeto de apropiación nacional o adquiridos por medios militares. También dispone que la exploración y utilización del espacio ultraterrestre deben ser realizadas en beneficio y en interés de todos los países y para fines pacíficos.

- *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por Objetos Espaciales de 1972. Este Convenio establece las normas sobre la responsabilidad civil por daños causados por objetos espaciales en la Tierra y en el espacio. Fue firmado el 29 de marzo de 1972 y entró en vigor el 1 de septiembre de 1972. Ha sido ratificado por más de 80 países y es considerado clave en materia de responsabilidad civil por actividades espaciales. (Naciones*

*Unidas, 2023). El Convenio fue suscripto por la República Argentina el 29 de marzo de 1972 y aprobado por el Congreso de la Nación el 30/07/86 mediante ley Nro. 23.335.*

Se establece allí que los estados son responsables de los daños causados en su territorio o en el territorio de otros estados por objetos espaciales que sean propiedad de dichos estados o estén bajo su control. Establece además un sistema de notificaciones y consultas entre los estados afectados en caso de un incidente y de un sistema de indemnización para las víctimas de los daños causados por objetos espaciales.

En cuanto a la cantidad de satélites en órbita y la altura que ocupa cada uno, no existe una ley específica, pero sí hay regulaciones gubernamentales que establecen límites y directrices para la utilización del espacio exterior y la órbita terrestre baja y la consecuente colaboración entre agencias. Por ejemplo, la Comisión Federal de Comunicaciones de los Estados Unidos (FCC) regula la frecuencia de radio utilizada por los

satélites y establece directrices para prevenir la interferencia entre los satélites y las operaciones en tierra. Asimismo, las agencias espaciales y empresas privadas suelen seguir ciertos criterios en la definición de las alturas orbitales para garantizar una eficiente y segura operación y evitar colisiones entre distintos satélites. Además de la Comisión Federal de Comunicaciones de los Estados Unidos (FCC), otras organizaciones gubernamentales e internacionales también establecen límites y directrices para la órbita de satélites. Por ejemplo, la Agencia Espacial Europea y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) trabajan en estrecha colaboración con la FCC para establecer directrices y regulaciones relacionadas con la utilización del espacio y la órbita de satélites.

Estos acuerdos y tratados son la base para las regulaciones nacionales relacionadas con el control satelital aduanero.

#### **Tratados y Acuerdos Internacionales relacionados con el control aduanero satelital**

Existen varios tratados y acuerdos internacionales relacionados con el control satelital aduanero, algunos de los más relevantes son los siguientes:

*Convenio Internacional sobre la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto Revisado):* este tratado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) establece normas internacionales para la administración aduanera y el comercio internacional, incluyendo el uso de tecnologías para la supervisión y el

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  
EMBARGO  
DE MERCANCÍAS**



**INFRACCIONES  
Y SANCIONES  
ADUANERAS  
POR EL USO DE  
DOCUMENTOS FALSOS**

EJEMPLAR DISPONIBLE EN  
**VERSIÓN IMPRESA \$699  
DIGITAL \$599**

\*Ejemplares impresos, son más gastos de envío





## ANÁLISIS DEL RECHAZO DEL VALOR EN ADUANA

y de la Subvaluación en México

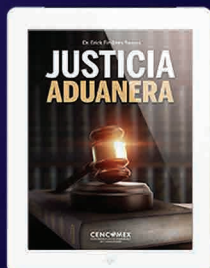
EJEMPLAR DISPONIBLE EN  
VERSIÓN IMPRESA \$499  
DIGITAL \$399



## LITIGIO ADUANERO

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

EJEMPLARES DISPONIBLES  
SOLO VERSIÓN DIGITAL \$600



## JUSTICIA ADUANERA



## ESTRATEGIAS PARA IMPORTADORES

TOMO I



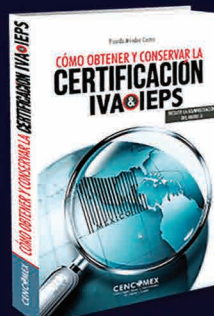
## ESTRATEGIAS PARA IMPORTADORES

TOMO II

EJEMPLARES DISPONIBLES  
SOLO VERSIÓN IMPRESA \$990



## MANUAL PRÁCTICO PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA IMMEX



## CÓMO OBTENER Y CONSERVAR LA CERTIFICACIÓN IVA & IEPS

Adquíerelos directamente en: [www.cencomex.com/editorial](http://www.cencomex.com/editorial)

escribenos a [ana.rojas@estrategiaaduanera.mx](mailto:ana.rojas@estrategiaaduanera.mx)  
o vía whatsapp al 222 735 0518



control aduanero. El uso de sistemas de control satelital en el comercio internacional está contemplado en el Capítulo 7 del Convenio Revisado de Kyoto de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que se enfoca en la utilización de tecnologías de la información y la comunicación para mejorar la gestión aduanera. En particular, el artículo 7.6 del Convenio establece que los países miembros deben considerar el uso de tecnologías de seguimiento y localización para mejorar la seguridad y la eficiencia en la cadena logística del comercio internacional, y para asegurar el cumplimiento de las regulaciones aduaneras. Además, el artículo 7.7 del Convenio menciona específicamente el empleo de sistemas de seguimiento satelital como una de las tecnologías que se pueden utilizar para este fin, junto con otras como la identificación por radiofrecuencia (RFID), la comunicación electrónica

de datos y la tecnología de escaneo no intrusivo. (OMA, 2008)

**Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC):** este instrumento establece estándares y mejores prácticas para la facilitación del comercio y la gestión de aduanas. El AFC reconoce la importancia de la tecnología de la información y las comunicaciones para la facilitación del comercio, y alienta a los países miembros a adoptar y utilizar sistemas electrónicos y automatizados para agilizar y mejorar los procedimientos aduaneros y logísticos. Sin embargo, no se ha establecido ninguna regla específica sobre el uso de sistemas de control satelital en el comercio internacional. (OMC, 2017)

**Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS):** este tratado establece nor-

mas internacionales para la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación marina, incluyendo la obligación de los buques de transmitir información de identificación y localización a las autoridades portuarias. (OMI, Organización Marítima Internacional, 1974)

**Acuerdo de Schengen:** este acuerdo entre países europeos establece la libre circulación de personas entre los países miembros, pero también establece normas para la cooperación en la lucha contra el crimen y la seguridad en las fronteras, incluyendo el uso de tecnologías para el control aduanero y la vigilancia. (Departamento de Seguridad Nacional, Gobierno de España, 2021)

**Convenio Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP):** este tratado de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece normas para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias contra actos de terrorismo y otros actos ilegales, y fomenta el uso de tecnologías para la supervisión y el control aduanero. (OMI, Organización Marítima Internacional, 2004)

## II.2.- Satélites Gubernamentales, privados y, aplicaciones de organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro

Con el avance de las tecnologías, sus costos se han reducido, lo que ha permitido que ya la exploración espacial y el aprovechamiento del espacio no sea de uso exclusivo de las tradicionales potencias estatales, permitiendo la entrada al mercado de servicios satelitales a empresas privadas, por lo que ahora existe una



combinación de empresas privadas, organizaciones gubernamentales y de dominio público que explotan la utilización de satélites con diversos usos. A continuación, se mencionan algunos ejemplos:

#### *Organizaciones Gubernamentales:*

**NASA:** La Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA, por sus siglas en inglés) es una agencia gubernamental de Estados Unidos encargada de la investigación y exploración del espacio. Entre sus actividades se encuentra el desarrollo y lanzamiento de satélites para diversas aplicaciones científicas.

**ESA:** La Agencia Espacial Europea (ESA, por sus siglas en inglés) es una organización intergubernamental dedicada a la exploración del espacio y la promoción de la investigación y la tecnología espacial en Europa. La ESA desarrolla y opera una amplia gama de misiones espaciales, incluyendo el lanzamiento de satélites para diversas aplicaciones.

**JAXA:** La Agencia de Exploración Aeroespacial de Japón (JAXA, por sus siglas en inglés) es una agencia gubernamental japonesa encargada de la investigación y desarrollo en tecnología espacial. La JAXA desarrolla y lanza satélites para diversas aplicaciones científicas y tecnológicas.

**Roscosmos:** Corporación Espacial Estatal Rusa es una organización estatal de Rusia responsable del programa de vuelo espacial y cosmonáutica. En 2015, el gobierno ruso fusionó a la Agencia Espacial Federal con *United Rocket and Space Corporation*, la industria espacial rusa renacionalizada, para crear la Corporación Espacial Estatal «Roscosmos»

#### *Dominio privado:*

**Maxar Technologies:** Maxar se fundó en 2017, con la fusión de *DigitalGlobe* y *MDA Holdings Company*. Desde entonces, la firma ha trabajado por promocionar “*acceso a todo el espectro de imágenes, capacidades analíticas y experiencia para promover la transparencia global*”. En mayo de 2019, Maxar fue elegida como proveedora del elemento de potencia y propulsión del *Lunar Gateway* de la NASA. Sin embargo, a partir de 2022 pasó a ser más conocida, gracias a su ayuda a Ucrania en la guerra que sostiene con Rusia.

El 1 de marzo de 2022, Técnicos de Maxar alertaron a Ucrania de la llegada de cientos de vehículos militares rusos a Kiev, de este modo, las tropas rusas perdieron el factor sorpresa de su desplazamiento, lo que permitió que los ucranianos pudieran preparar la defensa de la ciudad. De acuerdo al sitio web de la compañía, Maxar cuenta

con «*la constelación de satélites comerciales de alta resolución más grande del mundo*», aunque no se proporciona un número específico de satélites.

**BlackSky Global:** BlackSky Global, es una subsidiaria de *Spaceflight*, con sede en *Seattle*. Ofrece servicios de imágenes satelitales en tiempo real y monitoreo global a través de su propia constelación de satélites. La compañía ofrece datos geoespaciales de alta resolución utilizando tecnologías avanzadas de inteligencia artificial y la fusión de datos procedentes de múltiples sensores. A través de su plataforma, los usuarios pueden monitorear en tiempo real situaciones críticas, como la vigilancia militar, la planificación urbana y la supervisión ambiental. Tienen la intención de desplegar una flota de 60 microsátélites para ofrecer imágenes de alta resolución



bajo demanda de cualquier lugar del planeta en tiempo casi real.

**SpaceX:** SpaceX es una empresa estadounidense fundada por Elon Musk dedicada al diseño, fabricación y lanzamiento de cohetes y naves espaciales. La empresa ha lanzado varios satélites para diversas aplicaciones, incluyendo comunicaciones y observación de la Tierra. Starlink es un proyecto de la empresa estadounidense SpaceX para proporcionar servicios de internet de alta velocidad a nivel mundial a través de una constelación de satélites en órbita baja de la Tierra. La idea detrás de Starlink es crear una red global de satélites que puedan proporcionar conectividad a Internet de alta velocidad y baja latencia a áreas donde la conectividad actual es limitada o inexistente. La constelación de satélites de Starlink está diseñada para trabajar en conjunto con estaciones terrestres y una red de fibra óptica. Se espera que esta constelación pueda proporcionar servicios de internet de alta velocidad y baja latencia a lugares donde las conexiones terrestres son lentas, caras o simplemente no están disponibles. La empresa SpaceX ha lanzado varios lotes de satélites Starlink desde 2019, y actualmente se encuentra en proceso de construir y lanzar muchos más satélites para mejorar la cobertura y la capacidad de la red. El proyecto ha generado una gran expectación por su capacidad para revolucionar la conectividad en todo el mundo, especialmente en áreas rurales y remotas.

**Amazon:** Amazon es una empresa estadounidense de comercio electrónico que ha incursionado en el negocio de los satélites. La empresa

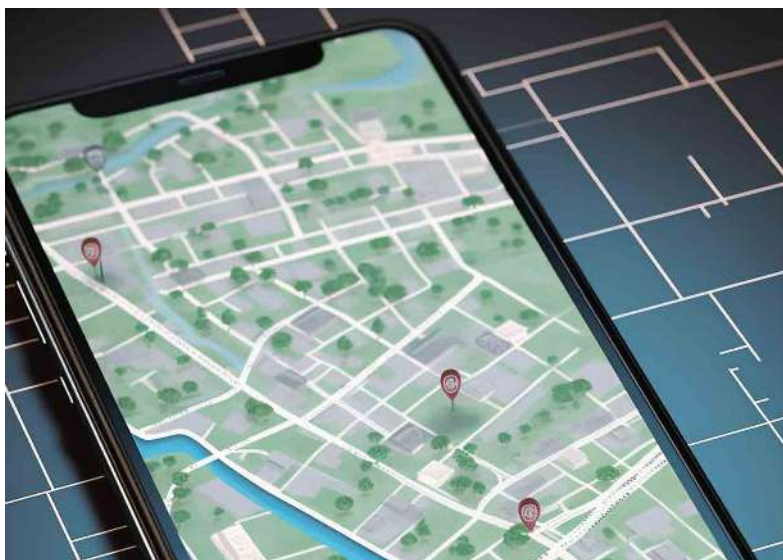
ha desarrollado el proyecto Kuiper, una constelación de satélites para proveer servicios de internet de alta velocidad en áreas remotas.

**OneWeb:** OneWeb es una empresa británica que ha desarrollado una constelación de satélites para proveer servicios de internet de alta velocidad en áreas remotas. La empresa ha lanzado varios satélites y planea lanzar muchos más en los próximos años.

**Planet Labs:** Planet Labs es una empresa privada estadounidense fundada en 2010 que se dedica a la captura y procesamiento de imágenes satelitales de la Tierra en alta resolución y en tiempo real. La empresa utiliza una constelación de satélites de pequeño tamaño, conocidos como CubeSats, para capturar imágenes de la superficie terrestre, lo que le permite ofrecer servicios de monitoreo, análisis y gestión de recursos naturales, agricultura, cambio climático, seguridad y defensa, entre otros.

La constelación de satélites de Planet Labs consta de más de **150 CubeSats** en órbita terrestre baja, lo que le permite tomar imágenes de alta resolución de todo el mundo diariamente. La empresa también ha desarrollado una plataforma de análisis y gestión de datos llamada Planet Explorer, que permite a sus clientes acceder y analizar las imágenes satelitales en tiempo real.

**Google:** En 2014, Google adquirió la compañía *Skybox Imaging*, que desarrollaba y operaba satélites de observación de la Tierra. Desde entonces, Google ha lanzado varios satélites adicionales bajo el paraguas de la subsidiaria *Terra Bella* (anteriormente *Skybox Imaging*). Los satélites de Google se utilizan para una variedad de aplicaciones, incluyendo la observación de la Tierra, el mapeo y la recopilación de datos para su uso en *Google Maps* y otros servicios. Los satélites también se han utilizado en proyectos de ayuda humanitaria, como el seguimiento de desastres naturales y la evaluación





de la situación en áreas de conflicto.

En 2017, *Google (Alphabet)* vendió la subsidiaria Terra Bella a la empresa estadounidense Planet Labs. Sin embargo, aún mantiene interés en el desarrollo y uso de tecnología satelital para sus servicios y proyectos.

### Organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro:

Entre las iniciativas que destacan a nivel de Organizaciones no gubernamentales sobresale QGIS que es un Sistema de Información Geográfica profesional de fácil uso, gratis y de código abierto, que posibilita la creación, visualización, análisis, edición y publicación de información geoespacial, basado en una multitud de datos.

Como QGIS funciona a modo colaborativo y su código es abierto, proporciona una creciente gama de capacidades a través de sus funciones básicas y complementos. Con él se puede visualizar, gestionar, editar y analizar datos, y diseñar mapas imprimibles, geolocalizando los datos de cada usuario, a través de un conjunto de aplicaciones para el manejo de datos espaciales. De igual manera, el poder del análisis geoespacial permite a las organizaciones de aduana y defensa identificar áreas de riesgos y ayudar al personal de aduanas y militares a gestionar, analizar e integrar datos geoespaciales a través de todas las áreas de responsabilidad, tomando mejores decisiones tácticas, pudiendo mantenerse al tanto de las operaciones diarias a través del monitoreo y rastreo en tiempo real.

### III. Tecnología utilizada en el control satelital aduanero

El control satelital aduanero puede hacer uso de varias tecnologías y



herramientas para realizar el seguimiento y la supervisión del flujo internacional de mercaderías. Algunas de las tecnologías más comunes que se utilizan en el control satelital aduanero incluyen:

- Sistemas de posicionamiento global (GPS).
- Imágenes de satélite.
- Sistemas de comunicación por satélite.

#### III.1.- Sistemas de posicionamiento global (GPS)

El Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) es una tecnología de navegación por satélite que permite determinar la ubicación exacta de un objeto o persona en cualquier parte del mundo.

Fue desarrollado por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos en la década de 1970, como un sistema de navegación por satélite para uso militar. El proyecto fue iniciado por el Departamento de Defensa en 1973, y el primer satélite fue lanzado en 1978.

El GPS fue desarrollado por un equipo de científicos e ingenieros del Laboratorio de Propulsión a Chorro (JPL, por sus siglas en inglés)

de la NASA, que trabajaron en colaboración con el Departamento de Defensa. El desarrollo del GPS se llevó a cabo en un período de varios años, y el sistema completo fue puesto en operación en 1995.

Desde entonces, el GPS se ha convertido en una herramienta de navegación y localización muy utilizada en todo el mundo, no solo en aplicaciones militares, sino también en aplicaciones civiles, como la navegación de vehículos, la navegación aérea y marítima, el control satelital aduanero, la geolocalización de personas y objetos, y muchos otros usos.

El GPS consta de una red de satélites en órbita alrededor de la Tierra que transmiten señales de radio a receptores en la superficie. Estos receptores pueden recibir las señales y calcular su ubicación exacta a partir de la información proporcionada por los satélites. En el control satelital aduanero, el GPS se utiliza para rastrear el movimiento de los vehículos y las mercaderías en tránsito, y la información proporcionada por el GPS puede ser utilizada para detectar posibles desvíos, irregularidades o violaciones a la ley.

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

**¡CONOCIMIENTO EN ACCIÓN!**



www.iside.mx

# DIPLOMADO EN IMMEX



Ponentes de gran calidad y vasta  
experiencia en la práctica del  
Comercio Exterior y Aduanas



Más de 100 hrs de alta  
capacitación



**13 grandes módulos**  
Miércoles y jueves  
16:00 hrs, Hora CDMX

**INICIO**  
**30 y 01**  
**ENE FEB**  
**— 2024 —**

Totalmente en línea por  **zoom**

**COSTO**

\$30,000+IVA

Contáctanos vía  
whatsapp y consigue  
un descuento especial  
**222 735 0518**

## INSCRÍBASE HOY

ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

 22 2735 0518



/universidad ISIDE



@universidad ISIDE

**DIPLOMADO AVALADO POR:**

**CENC MEX**  
Centro Nacional para la Competitividad  
del Comercio Exterior

**estrategia**  
**ADUANERA**  
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

  
**OMCI**

Organización Mexicana para  
el Comercio Internacional

 **UNIVERSIDAD**  
**ISIDE**



# DIPLOMADO EN IMMEX

## MÓDULOS



### **30 de enero y 01 de febrero** **COMPLIANCE ESTRATÉGICO PARA IMMEX**

*Imparte: Mtra. Georgina Estrada Aguirre*  
Especialista en Comercio Exterior y Aduanas



### **07 y 08 de febrero** **DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS IMMEX.** **MEJORES PRÁCTICAS IMMEX.**

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



### **14 y 15 de febrero** **REGLAS GENERALES DE COMERCIO EXTERIOR**

*Imparte: Lic. Omar Chávez Quiroz*  
Socio de la firma CMO Advisors



### **21 y 22 de febrero** **CONTROL DE INVENTARIOS.** **PARTE TÉCNICA**

*Imparte: Mtra. Sandra Maldonado Flores*  
Directora fundadora de APCE S.C.



### **28 y 29 de febrero** **PROGRAMAS DE CERTIFICACIÓN**

*Imparte: Lic. Alberto Méndez*  
Socio de la firma Consorcio Jurídico Aduanero



### **06 y 07 de marzo** **TRATAMIENTO FISCAL DE LAS IMMEX**

*Imparte: Mtra. Sandra V. Jiménez Medina*  
Socia de la firma Baker Tilly México en el área de  
Comercio Exterior.



### **13 de marzo** **REGULACIONES Y RESTRICCIONES NO ARANCELARIAS APLICABLES A LAS IMMEX**

*Imparte: Mtra. Theany Berumen Pérez*  
Socia de la firma TRC Group.



### **14 de marzo** **CORRECTA ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DE ACTIVOS FIJOS PARA EMPRESAS IMMEX**

*Imparte: Mtro. Raúl Sahagún Ayala*  
Socio de la firma TRC Group.



### **20 y 21 de marzo** **T-MEC PARA IMMEX**

*Imparte: Dr. Gustavo Uruchurtu Chavarín*  
Socio fundador de Uruchurtu  
& Abogados Consultores S.C.



### **03 y 04 de abril** **PRECIOS DE TRANSFERENCIA**

*Imparte: Lic. Héctor Bravo Sánchez*  
Socio Director de ABC precios de transferencia



### **10 y 11 de abril** **GESTIÓN DE RIESGO.** **PROGRAMA CTPAT Y MANTENIMIENTO DE CERTIFICACIONES**

*Imparte: Lic. José Ramón Reynoso*  
Director de Operaciones de Grupo UNO.  
Consultores y Abogados



### **17 y 18 de abril** **EXPEDIENTE ELECTRÓNICO**

*Imparte: Lic. Rodrigo Hiram García Soto*  
Socio de SKATT Asesores Fiscales, S.C.



### **24 y 25 de abril** **SIMETRÍA FISCAL**

*Imparte: Mtra. Lourdes Moreno Quinn*  
Socia de la firma Arias Quinn

PROGRAMA SUJETO A CAMBIO SIN PREVIO AVISO



Existen redes similares al Sistema de Posicionamiento Global que también proporcionan servicios de navegación y localización por satélite. Algunas de estas redes son:

- **Sistema Galileo:** es una red de satélites de navegación por satélite desarrollada por la Unión Europea. Al igual que el GPS, el sistema Galileo utiliza una red de satélites en órbita alrededor de la Tierra para proporcionar información de navegación y localización a los usuarios.
- **Sistema GLONASS:** es una red de satélites de navegación por satélite desarrollada por Rusia. Al igual que el GPS y el Galileo, el sistema GLONASS es conocido por su alta precisión, especialmente en regiones cercanas al polo norte, donde el GPS a veces puede tener problemas.
- **Beidou:** es una red de satélites de navegación por satélite desarrollada por China. Al igual que el GPS, el sistema Beidou utiliza una red de satélites en órbita alrededor de la Tierra para proporcionar información de navegación y localización a los usuarios.
- **MSAS,** sistema de navegación por satélite japonés, limitado a zonas aéreas japonesas,

Estas redes son similares al GPS en términos de su capacidad para proporcionar información de navegación y localización por satélite, pero cada una de ellas tiene sus propias características y especificaciones técnicas únicas.

El mejor ejemplo de uso de esta tecnología lo constituyen los Precintos Electrónicos de Contenedores

que fueron desarrollados expresamente para el seguimiento satelital de las unidades de carga, y a los cuales se le programan todos los parámetros de la ruta a seguir y se coloca firmemente en la puerta trasera del contenedor; una vez activado, el precinto electrónico informa, en tiempo real, de todos los eventos y alarmas que se produzcan durante el viaje, permitiendo una trazabilidad y control constante de la unidad de carga hasta su destino final (En la Aduana Argentina, este sistema de control se encuentra implementado desde el año 2002 -Res. Gral. AFIP Nro. 1331/02- y luego fortalecido a través de la "Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero" (I.S.T.A.), y del "Centro Único de Monitoreo Aduanero" (CUMA), con excelentes resultados).

A nivel internacional, no podemos dejar de mencionar la iniciativa llevada adelante por las principales

industrias del transporte de contenedores, que a fines del año 2018 crearon una entidad sin fines de lucro: Digital Container Shipping Association (DCSA), con el objetivo de impulsar la estandarización, la digitalización y la interoperabilidad en el transporte de contenedores. En este sentido, se trabaja en la armonización de estándares para hacer masiva la implementación de sistemas de seguimiento satelital de estas unidades de carga. (DCSA, 2023)

El desarrollo y evolución de esta tecnología se verá profundamente impactado e impulsado por la quinta generación de tecnología inalámbrica (5G) que permitirá velocidades de conexión mucho mayores (entre 100 y 250 veces más rápido que las redes 4G más rápidas), con conexiones de hasta 20 gigabytes por segundo y latencias de 1 milisegundo (el retraso entre enviar y

**"A NIVEL INTERNACIONAL, NO PODEMOS DEJAR DE MENCIONAR LA INICIATIVA LLEVADA ADELANTE POR LAS PRINCIPALES INDUSTRIAS DEL TRANSPORTE DE CONTENEDORES, QUE A FINES DEL AÑO 2018 CREARON UNA ENTIDAD SIN FINES DE LUCRO: DIGITAL CONTAINER SHIPPING ASSOCIATION (DCSA)".**



recibir información], que nos abre un nuevo ecosistema de tecnologías emergentes que permitirán operar en tiempo real, sin retrasos ni latencias perceptibles.

### III.2. Sistemas de comunicaciones satelitales

Los sistemas de comunicaciones satelitales utilizan satélites en órbita alrededor de la Tierra para transmitir y recibir señales de comunicaciones. Estos sistemas de comunicaciones por satélite son utilizados por una variedad de usuarios, incluyendo empresas, organizaciones gubernamentales, organizaciones sin fines de lucro, y consumidores individuales. Permiten la comunicación en tiempo real en cualquier lugar del mundo, lo que los hace especialmente útiles para situaciones de emergencia, para la comunicación en áreas remotas, y para aplicaciones comerciales y gubernamentales que requieren comunicaciones seguras y confiables.

Algunos de los sistemas de comunicaciones satelitales más utilizados son:

- **Sistema de Comunicaciones por Satélite Inmarsat:** es un sistema de comunicaciones por satélite global que proporciona servicios de voz, datos y comunicaciones de banda ancha a usuarios de todo el mundo.
- **Sistema Global de Comunicaciones Móviles por Satélite (GMPCS):** es un sistema de comunicaciones móviles por satélite que permite la comunicación desde cualquier lugar del mundo, incluso en áreas remotas y rurales donde las redes terrestres no están disponibles.



- **Sistema de Comunicaciones por Satélite Thuraya:** es un sistema de comunicaciones por satélite que proporciona servicios de voz, datos y mensajería a usuarios en Europa, Asia, África y Australia.
- **Sistema de Comunicaciones por Satélite Iridium:** es un sistema de comunicaciones por satélite global que proporciona servicios de voz y datos a usuarios en todo el mundo, incluso en áreas remotas y marítimas.
- **Sistema de Comunicaciones por Satélite Globalstar:** es un sistema de comunicaciones por satélite que proporciona servicios de voz y datos a usuarios en todo el mundo, incluyendo áreas remotas y vías marítimas.

### III.3.- Tecnología de imágenes de satélite

La tecnología de imágenes de satélite es una técnica que permite capturar imágenes y datos de la superficie terrestre desde satélites en órbita alrededor de la Tierra. Esta tecnología ha avanzado mucho en los últimos años, y hoy en día los

satélites pueden capturar imágenes de alta resolución y datos precisos en “*tiempo real*”.

Los satélites de observación terrestre están equipados con cámaras y sensores que pueden capturar imágenes de la superficie terrestre en diferentes longitudes de onda. Esto permite a los científicos y analistas de datos obtener información sobre características específicas del terreno. Las regulaciones federales de EE. UU., limitan las imágenes tomadas por satélites comerciales a una resolución de 25 centímetros, o aproximadamente a la longitud del zapato de un hombre, sin embargo, los satélites espías militares pueden capturar imágenes mucho más detalladas.

Y así como las imágenes satelitales ofrecen mayor resolución, también se está incrementado la posibilidad de tomar imágenes con mayor frecuencia. De acuerdo a publicaciones del *MIT Technology Review*, en 2008, solo había 150 satélites de observación de la Tierra en órbita; ahora el número alcanza los 768. Esa cantidad de satélites

permite tomar imágenes de un área varias veces al día. Por ejemplo, *Planet Labs* cuenta ya con más de 140 satélites, con ellos podría tomar imágenes de todos los lugares de la Tierra una vez al día.

Por otro lado, está la compañía Maxar, que está construyendo una constelación de satélites, *WorldView*, *GeoEye* y *DigitalGlobe*, que podrán captar todos los lugares del mundo unas 15 veces al día. Y aún más impresionante es la propuesta de *BlackSky Global*, que promete capturar con su flota de satélites imágenes de la mayoría de las principales ciudades del mundo hasta 70 veces al día. (Beam, 2019)

Además de las cámaras, los satélites también pueden estar equipados con otros sensores, como radar, que pueden penetrar a través de la nubosidad y la oscuridad para proporcionar imágenes y datos de alta resolución de la superficie terrestre. Los datos recopilados por los satélites se pueden procesar y analizar para obtener información valiosa sobre una amplia gama de aplicaciones, incluyendo la agricultura, la topografía, la

seguridad, la planificación urbana, la gestión de desastres, la monitorización ambiental, entre otros.

La tecnología de imágenes de satélite se utiliza ampliamente en muchos sectores, como la agricultura de precisión, la exploración de recursos naturales, la gestión de infraestructuras, la planificación urbana, la seguridad y defensa, entre otros. Los datos recopilados por los satélites también se utilizan para investigaciones científicas y estudios ambientales.

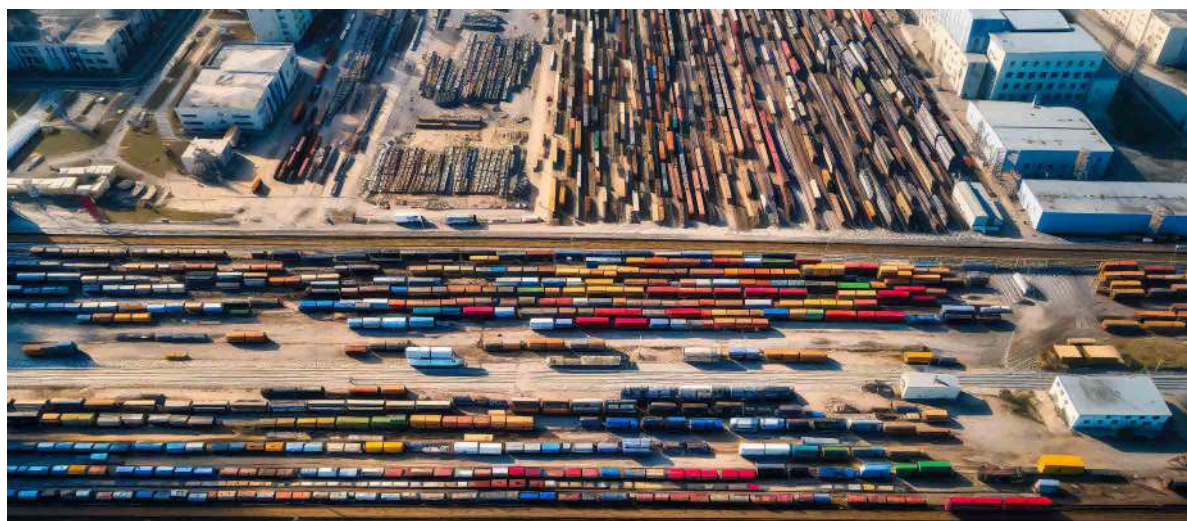
En referencia al control aduanero, la tecnología de imágenes de satélite, como adelantamos, es una herramienta muy valiosa. Los satélites de observación terrestre pueden proporcionar imágenes de alta resolución y datos precisos en tiempo real para ayudar a las autoridades de seguridad a detectar y monitorear la actividad en las fronteras y otras áreas críticas.

Por ejemplo, las imágenes de satélite se utilizan para monitorear el tráfico en las carreteras y los puntos de entrada y salida de los puertos y aeropuertos. Los satélites también

pueden detectar cambios en la vegetación y el terreno, construcción de pistas clandestinas, lo que puede indicar la actividad humana o el tráfico de drogas y contrabando.

Además de las imágenes visuales, los satélites también pueden recopilar datos infrarrojos y de radar que pueden ser utilizados para detectar objetos y actividades que de otra manera serían invisibles para los sistemas de vigilancia convencionales. La tecnología de imágenes de satélite también se utiliza para la vigilancia de la pesca ilegal, la deforestación y otras actividades ilícitas que pueden tener un impacto negativo en las economías regionales, en el medio ambiente y en la seguridad nacional.

Los datos recopilados por los satélites se pueden procesar y analizar utilizando técnicas de inteligencia artificial para detectar patrones y anomalías que pueden indicar actividades sospechosas. Esto puede ayudar a las autoridades de seguridad a tomar medidas preventivas y a mantener la seguridad y el orden en las fronteras. (WCO Research Unit, 2019)





### III.3.1.- Análisis de imágenes satelitales e Inteligencia Artificial

El análisis de imágenes satelitales es el proceso de interpretación de las imágenes capturadas por los satélites y la obtención de información útil a partir de ellas. Los datos recopilados por los satélites se pueden analizar de muchas maneras para obtener información sobre la tierra y las actividades humanas.

El análisis de imágenes satelitales implica una serie de pasos y técnicas, que pueden variar dependiendo del objetivo del análisis y las herramientas utilizadas. Entre los pasos y técnicas más comúnmente utilizados en el análisis de imágenes satelitales se encuentran:

1. **Adquisición de datos:** este paso implica la obtención de imágenes satelitales en bruto, que pueden ser descargadas de diversos recursos de datos como *Global Google Earth Engine*, *NASA Earth Observations*, o adquiridos a través de plataformas comerciales de imágenes satelitales, como *BlackSky* y *Maxar Technologies*.
2. **Preprocesamiento de datos:** este paso incluye la corrección de errores como la distorsión geométrica y radiométrica en la imagen, la eliminación de nubes y sombras, y la eliminación de ruido y otras inconsistencias. También se pueden realizar ajustes de color y brillo.
3. **Análisis de realce de la imagen:** se utilizan diversas técnicas de realce para mejorar la calidad visual o información de la imagen para facilitar la interpretación visual, como la mejora de contraste, la mejora de bordes, la corrección de la atmósfera, la



categorización de colores y otras.

4. **Segmentación de la imagen:** este paso implica la partición de la imagen en regiones distintas con características homogéneas. Se utiliza la segmentación para facilitar el análisis de objetos específicos en la imagen y su clasificación.

5. **Clasificación de la imagen:** este paso implica la asignación de categorías a las regiones segmentadas, basadas en su contenido espectral y otros atributos. Por ejemplo, se pueden clasificar las áreas de vegetación, urbanas, de agua, de suelo desnudo, etc.

6. **Análisis y validación de los resultados:** una vez que los datos se han pre procesado, segmentado y clasificado, se pueden realizar otras técnicas de análisis para obtener información derivada, como la detección de cambios, la evaluación de tendencias, o la identificación de patrones y anomalías. Es importante validar los resultados del análisis para garantizar su precisión. (EOS *Data Analytics*, 2020)

La capacidad de la IA para procesar grandes cantidades de datos de

imágenes y aprender de los patrones en los datos puede mejorar significativamente la precisión y eficiencia del análisis de imágenes satelitales.

Existen varios enfoques de IA que se utilizan en el análisis de imágenes satelitales, incluyendo:

- **Aprendizaje supervisado:** se utiliza para entrenar un modelo de IA para identificar características específicas en las imágenes, como áreas urbanas, cuerpos de agua o vegetación. El modelo se entrena con un conjunto de datos etiquetados que contienen ejemplos de las características que se desean identificar.
- **Aprendizaje no supervisado:** se utiliza para identificar patrones y características en las imágenes sin la necesidad de datos etiquetados. El modelo de IA analiza los datos de la imagen y busca similitudes y diferencias en los patrones.
- **Redes neuronales convolucionales (CNN):** una técnica de aprendizaje profundo que se utiliza para analizar imágenes en capas. Las capas iniciales identifican características simples,



ESCANEA AQUÍ

LOS MEJORES CURSOS DIGITALES EN COMERCIO EXTERIOR,  
LOGÍSTICA Y ADUANAS DE MÉXICO



+ DE

**500** horas

DE CAPACITACIÓN DE  
COMERCIO EXTERIOR

Te ofrece

LOS MEJORES  
**ESPECIALISTAS**  
DE MÉXICO EN COMERCIO  
EXTERIOR Y ADUANAS

ACCEDE A TODO  
EL CONTENIDO

*PLAN*  
**Anual \$5,000.00** + IVA

*OPCIÓN*  
**Mensual \$499.00** + IVA

**Incluye:** Acceso a más de 500 horas de videos de capacitación en Comercio Exterior,  
Logística y Aduanas + Contenido nuevo cada mes + Acceso sin costo a eventos on-line exclusivos  
+ Material descargable + Promociones especiales + Descuento en cursos CENCOMEX presenciales.

Actualízate y conoce nuestra plataforma en [WWW.CENCOMEX.COM](http://WWW.CENCOMEX.COM)

**MÁS INFORMACIÓN:** ✉ [ana.rojas@estrategiaaduanera.mx](mailto:ana.rojas@estrategiaaduanera.mx)

☎ 22 2735 0518 | 222 926 8469 | 222 1 29 7080



# ADQUIERE EL MEJOR CATÁLOGO DE CAPACITACIÓN EN COMERCIO EXTERIOR



**Y MUCHOS MÁS**

Conoce nuestra plataforma en [WWW.CENCOMEX.COM](http://WWW.CENCOMEX.COM)



como líneas y bordes, mientras que las capas posteriores identifican características más complejas.

- Detección de objetos: se utiliza para identificar objetos específicos en las imágenes, como edificios, vehículos o personas. El modelo de IA se entrena para reconocer características específicas de los objetos que se desean detectar. (*Global Investigative Journalism Network*, 2022)

## IV.- Uso de sistemas integrados de control aduanero

El uso de sistemas de tecnología integrados es fundamental para el control aduanero eficiente y efectivo. Estos sistemas permiten la integración y coordinación de diversas tecnologías, como la tecnología de imágenes satelitales, sistemas de comunicaciones satelitales, sistemas de posicionamiento global (GPS), tecnología de identificación por radiofrecuencia (RFID), entre otros, para mejorar la precisión y eficacia del control aduanero.

Un ejemplo de un sistema de tecnología integrado es el sistema utilizado en el Puerto de Rotterdam en los Países Bajos, que combina tecnología de identificación por radiofrecuencia (RFID), sistemas de posicionamiento global (GPS) y sistemas de cámaras para monitorear el tráfico de barcos, contenedores y carga. Este sistema permite la gestión y coordinación efectiva de la logística portuaria y la detección temprana de posibles amenazas. (*CT Strategies*, 2023)

Otro ejemplo muy representativo es el denominado “*Proyecto CONTAINER 42*”, un contenedor de última generación provisto de sensores que le permiten recoger información sobre las vibraciones, el tono, la posición, el ruido, la contaminación del aire, la humedad y la temperatura que se encuentre a su alrededor. Este contenedor “*inteligente*” zarpó del Puerto de Rotterdam el 26 de mayo de 2019, para un viaje de investigación de dos años en el cual recogió valiosa información de su travesía por los principales puertos

del mundo, enviando vía satélite los datos a la nube para su recopilación y análisis para el mejor funcionamiento portuario. El Contenedor fue construido en el Puerto de Rotterdam con la colaboración de IBM, Cisco, Esri, Axians, Intel, HyET Solar y DR Group. (WE ARE 42, 2023)

En conclusión, el uso de sistemas de tecnología integrados es esencial para el control aduanero efectivo en distintas áreas, como en las fronteras, puertos y aeropuertos. Estos sistemas permiten la integración de diversas tecnologías para mejorar la precisión y eficacia del control aduanero y la detección temprana de posibles amenazas.

## IV. El Caso Argentino:

### IV.1.- Situación Satelital Argentina.

Argentina cuenta con varios sistemas de control satelital en funcionamiento. Uno de los principales es el Centro de Control de Misión (CCM) de la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), que se encarga de controlar y operar los satélites argentinos y de otros países que tienen acuerdos de cooperación con Argentina. El CCM se encuentra en la ciudad de Córdoba y cuenta con una infraestructura de última generación para la recepción, procesamiento y distribución de datos satelitales.

Además, la CONAE también cuenta con la estación terrena de Balcarce, ubicada en la provincia de Buenos Aires, que se utiliza para la recepción y procesamiento de datos de satélites de observación de la Tierra y de comunicaciones.

Otro sistema de control satelital importante en Argentina es el Complejo Industrial de Comunicaciones





Satelitales (CICOM), ubicado en la provincia de Mendoza. Este centro es operado por la empresa estatal ARSAT y se encarga de controlar y operar los satélites de comunicaciones argentinos.

En general, Argentina tiene una importante presencia en la industria satelital y cuenta con una infraestructura sólida y un personal altamente capacitado en sistemas de control satelital.

Argentina cuenta con varios satélites en órbita y otros en etapa de desarrollo. Entre los satélites en órbita se encuentran:

- **SAC-D/Aquarius:** un satélite científico de observación de la Tierra, lanzado en 2011 en colaboración con la NASA.
- **ARSAT 1, 2 y 3:** tres satélites de comunicaciones, lanzados en 2014, 2015 y 2019, respectivamente.
- **SAOCOM 1A y 1B:** dos satélites de observación de la Tierra de la serie SAOCOM, que fueron lanzados en 2018 y 2020, respectivamente.
- **ÑuSat 1 y 2:** dos microsátélites de

observación de la Tierra, lanzados en 2016.

- **Manolito:** un nanosatélite experimental, lanzado en 2019.

Además, Argentina tiene en desarrollo varios proyectos de satélites, entre ellos:

- **SAOCOM-CS:** un satélite de la serie SAOCOM con capacidad de radar para la observación de la superficie terrestre y la detección de desastres naturales.
- **Tronador II:** un cohete de fabricación nacional que será utilizado para el lanzamiento de satélites.
- **SABIA-Mar:** un satélite de observación de la Tierra con aplicaciones marítimas, desarrollado en colaboración con Brasil.

Estos satélites en órbita y los proyectos en desarrollo, reflejan un importante desarrollo de la industria espacial en la región. (CONAE, 2023)

#### IV.2.- EL INVAP

INVAP es una empresa argentina que se dedica al desarrollo y fabricación de tecnologías de alto nivel, inclu-

yendo sistemas satelitales, equipamiento médico, sistemas de control nuclear, entre otros. La empresa fue fundada en 1976 y tiene su sede en la ciudad de San Carlos de Bariloche, en la provincia de Río Negro.

En el área satelital, INVAP ha desarrollado satélites de observación de la Tierra, satélites de telecomunicaciones y satélites científicos. Además, la empresa ha participado en proyectos internacionales, como el desarrollo de satélites para la Agencia Espacial Europea.

En el área médica, INVAP ha desarrollado equipamiento médico de alta tecnología, como sistemas de radioterapia y equipos de diagnóstico por imágenes, que son utilizados en hospitales y clínicas de todo el mundo.

En el área de control nuclear, INVAP ha desarrollado sistemas de control y seguridad para plantas nucleares y ha participado en la construcción de reactores nucleares en distintos países. (INVAP, 2023)

#### IV.3.- Próximo lanzamiento del Satélite SABIA – Mar para el control del Mar Argentino.

El satélite SABIA-Mar es un proyecto conjunto entre la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE) de Argentina y la Agencia Espacial Brasileña (AEB) para desarrollar un satélite de observación de la Tierra con aplicaciones marítimas. La sigla «SABIA-Mar» significa «*Sistema Argentino-Brasileño de Información Ambiental para la Gestión del Mar*».

El objetivo del satélite SABIA-Mar es mejorar la capacidad de Argentina y Brasil para monitorear y gestionar los recursos marinos, incluyendo la pesca, la acuicultura, la navegación y la exploración de hidrocarburos. El satélite llevará a bordo instrumentos

de última generación para la observación remota de los océanos, incluyendo un radar de apertura sintética (SAR) y un radiómetro de microondas.

Ante la permanente amenaza de las flotas extranjeras que pescan en el borde de la zona económica exclusiva argentina, los numerosos casos detectados de ingreso furtivo en el espacio soberano nacional (previa desconexión al sistema de geolocalización obligatorio), la enorme extensión de la frontera marítima y la escasez de recursos materiales (una flota marítima suficiente que permita una presencia permanente), el control satelital se presenta como una alternativa óptima de control.

El proyecto SABIA-Mar se inició en 2009. El satélite está actualmente en construcción en la Argentina, con la participación de instituciones públicas y empresas del sistema científico y técnico, entre otros: el INVAP, el VENG, la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA), la Universidad de La Plata (UNLP), el IMER y Ascendio. La puesta en órbita del SABIA-Mar está prevista para el año 2024 por un cohete desde la base espacial de Kourou, en la Guayana Francesa. (OSCAR, 2022)

Sin lugar a dudas, el control satelital aduanero ha llegado para quedarse. Es una herramienta tecnológica que permite el monitoreo de las fronteras y el tráfico de mercaderías de manera óptima, en particular, para aquellos países con vastas extensiones territoriales y puntos de difícil acceso o vulnerables.

La implementación de estas tecnologías requiere una inversión significativa en infraestructura. En este sentido, los países con un desarrollo avanzado en esta industria poseen una ventaja competitiva notable.

Argentina y Brasil son ejemplos destacados en Latinoamérica, con 39 y 17 satélites en órbita respectivamente. Estos números se contrastan con el total global de 6.718 satélites en órbita, donde Estados Unidos y China lideran con 4.529 y 590 satélites respectivamente (UCS Satellite Database, 2023).

Además, es imprescindible considerar la inversión en la capacitación de recursos humanos, dado que nos encontramos ante un campo altamente especializado y técnico que demanda un alto nivel de conocimientos y habilidades en áreas como la electrónica, la informática, la inteligencia artificial, las telecomunicaciones, el análisis de imágenes y la ingeniería aeroespacial.

Es crucial establecer marcos regulatorios claros que protejan la privacidad y los derechos de los individuos, mientras se permite a las autoridades aduaneras y a otras fuerzas de seguridad competentes aprovechar

al máximo estas herramientas.

La visión estratégica y de futuro es esencial en este contexto. Nos encontramos ante una tecnología en constante desarrollo y en pleno proceso de consolidación. La colaboración entre diversas áreas y agencias gubernamentales, el sector privado y la academia, es crucial.

Resulta entendible que la adopción de nuevas tecnologías puede presentar desafíos, resistencias y puede requerir de cambios significativos en la forma de operar de algunas áreas de control. Sin embargo, es importante recordar que vivimos en una era de avances tecnológicos rápidos y constantes. Adaptarse a estos cambios no es solo una opción, sino una necesidad para mantenerse competitivo y relevante en el escenario del comercio internacional.

El presente artículo fue originalmente publicado en: ADUANA NEWS - <https://aduananews.com/>





# SUSCRIPCIÓN ANUAL DIGITAL



SUSCRÍBETE  
POR SÓLO:  
**\$990**  
POR TODO EL AÑO

## ADEMÁS RECIBE TOTALMENTE GRATIS, ACCESO A: ESTRATEGIA ADUANERA MEMBERSHIP **ea**



ESCANEA Y OBTÉN UN  
EJEMPLAR GRATUITO

**You Tube** /Estrategia Aduanera

**f** EstrategiaAduanera

**t** @RevistaAduanera

**in** /Estrategia Aduanera

- 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](http://www.estrategiaaduanera.mx)  
O mándanos whatsapp al: 2227350518

# **PRESENTE Y POSIBLE FUTURO DE LA ADUANA 50** *del Sistema Aduanero Mexicano*

LA ADUANA 50 EN EL AIFA SIN DUDA IMPULSARÁ LA ECONOMÍA NACIONAL, PERO SOLO SI SE HACE A TRAVÉS DE LA INNOVACIÓN Y LA COLABORACIÓN. ESTE ARTÍCULO EXAMINA LOS DESAFÍOS Y LAS OPORTUNIDADES QUE ENFRENTA LA ADUANA 50 EN EL AIFA, CONSIDERANDO LA EXPERIENCIA DE ADUANAS AÉREAS EXITOSAS A NIVEL MUNDIAL.





E

En un mundo cada vez más globalizado y conectado, la eficiencia en el comercio exterior desempeña un papel crucial en el desarrollo económico de cualquier nación. México, como país con una ubicación estratégica y un comercio exterior floreciente, ha reconocido la importancia de contar con instalaciones aduaneras de vanguardia para facilitar el flujo de mercancías y promover el comercio internacional. En este contexto, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y su Aduana 50 emergen como una prometedora oportunidad para impulsar el comercio aéreo y fortalecer la economía mexicana.

El AIFA, una de las obras insignes del presidente Andrés Manuel López Obrador, ha sido objeto de intensos debates y críticas. Sin embargo, una vez en operación, su éxito se convierte en un imperativo para el beneficio de México y su comunidad importadora y exportadora. La Aduana 50 del Sistema Aduanero Mexicano, ubicada en el AIFA, es un componente fundamental de esta infraestructura, con la responsabilidad de facilitar el movimiento eficiente de mercancías, garantizar la seguridad de las cadenas de suministro y fomentar la colaboración entre los actores del comercio.

Este artículo se enfoca en examinar los desafíos y oportunidades

que enfrenta la Aduana 50 en el AIFA, considerando la experiencia de aduanas aéreas exitosas a nivel mundial, la demanda de personal altamente capacitado, la importancia de la colaboración entre el gobierno y el sector privado, y los obstáculos gubernamentales que deben superarse. Además, se aborda el factor de incertidumbre política a raíz de las elecciones federales de 2024 y cómo este puede afectar la operación de la aduana.

La visión de un AIFA y una Aduana 50 eficientes, seguros y colaborativos puede convertirse en una realidad si se abordan adecuadamente los desafíos y se aprovechan las oportunidades. La inversión en tecnología de vanguardia, la formación del personal, la colaboración activa con los actores de la cadena de suministro y la superación de obstáculos gubernamentales son esenciales para lograr este objetivo. México tiene el potencial de convertir al AIFA en un *hub logístico* de relevancia mundial, beneficiando tanto a la economía nacional como al comercio internacional en la región.

### **I. La importancia de la aduana en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)**

El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) alberga la Aduana 50, una instalación aduanera moderna



**POR: DR. FEDERICO SCHAFFLER GONZÁLEZ**

Doctor en Política Pública y Creador Emérito de Tamaulipas. Ha sido llamado "El historiador del Comercio Exterior Mexicano" por sus múltiples libros e investigaciones, especialmente sobre la historia de CAAAREM, así como de las Asociaciones de Agentes Aduanales de Nuevo Laredo (AAANLD), Aduanas Metropolitanas (AAADAM) y Colombia, N.L.

que desempeña un papel crucial en el comercio exterior de México. Esta aduana aérea es un componente esencial del Sistema Aduanero Mexicano, que consta de 50 aduanas terrestres, marítimas, interiores y aéreas en todo el país. Su éxito se mide por la eficiencia en la gestión aduanera, la velocidad en el despacho de mercancías y la seguridad de las cadenas de suministro.

La Aduana 50 en el AIFA tiene la responsabilidad de agilizar el flujo de mercancías, minimizar los tiempos de espera y garantizar la seguridad en la operación de las cadenas logísticas. Su ubicación estratégica en el aeropuerto le per-



mite sacar provecho de instalaciones modernas y espacios diseñados específicamente para la operación de carga aérea. Además, su proximidad a zonas industriales y almacenes de distribución, como Tultitlán y Tepotzotlán en el Estado de México, reduce la necesidad de que los auto-transportes ingresen a la capital, mejorando la fluidez logística.

La Aduana 50 se integra a la red de las 49 aduanas restantes del Sistema Aduanero Mexicano, permitiendo una atención eficiente de envíos urgentes, consolidación de carga y aprovechamiento de las ventajas de la carga multimodal. Este enfoque contribuye a una mayor eficiencia y rentabilidad en las operaciones de comercio exterior.

A pesar de las críticas o, quizá de mayor importancia, en función a ellas, el éxito de la operación de esta aduana es vital para el comercio internacional de México y para la economía del país. Su potencial es fundamental para el flujo eficiente de mercancías, la seguridad en las operaciones comerciales y el fomento de la competitividad en el ámbito global.

## II. Retos y lecciones aprendidas de experiencias previas en otros países

Para comprender mejor los desafíos y oportunidades que enfrenta la Aduana 50 en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), es fundamental analizar lecciones aprendidas de experiencias previas en aeropuertos a nivel global. Ejemplos de aduanas aéreas con obras y modificaciones recientes, como las llevadas a cabo en varios aeropuertos de los Estados Unidos, *Cincinnati/Northern Kentucky*, Chicago y *Anchorage*, por ejemplo, así como en el Aeropuerto Internacional de Hong Kong y el



Aeropuerto Internacional de Doha en Qatar, nos ofrecen valiosas lecciones que pueden ser aplicadas en el contexto de la Aduana 50.

Ambos aeropuertos se enfrentaron a retos significativos en sus primeros años de operación. La gestión de la capacidad y la seguridad de la cadena de suministro fueron temas críticos. Para superar estos obstáculos, los aeropuertos hicieron inversiones sustanciales en tecnología de vanguardia. La adopción de sistemas avanzados de escaneo de carga, el uso de soluciones de seguimiento en tiempo real y la implementación de procesos de seguridad rigurosos contribuyeron al éxito de estas aduanas aéreas.

Otro aspecto relevante es la formación continua del personal. En estos casos, se priorizó la capacitación y el desarrollo de habilidades específicas relacionadas con la gestión aduanera, la detección de irregularidades y el uso de tecnología. Esta inversión en el capital humano fue elemental para mantener altos estándares de seguridad y eficiencia.

La colaboración con los actores de la cadena de suministro es un elemento clave en la operación exitosa de estas aduanas aéreas. La comunicación fluida con compañías de transporte, agentes aduanales y otras partes interesadas permitió una coordinación efectiva y una respuesta ágil ante los desafíos operativos.

El ejemplo de estas aduanas aéreas destaca la importancia de aprender de experiencias previas y de estar dispuestos a invertir en tecnología y capacitación. La Aduana 50 debe considerar estas lecciones para superar los retos iniciales y garantizar una operación exitosa en el AIFA.

A su vez, las experiencias anteriores demuestran que el éxito de una aduana aérea está estrechamente relacionado con su capacidad para adaptarse a los cambios, implementar mejores prácticas y mantener altos estándares de seguridad en la cadena de suministro. La Aduana 50 tiene la oportunidad de capitalizar estas lecciones para garantizar una



operación eficiente y segura, pero para ello deberá de superar las críticas, sustentadas o no, la paralización por la polarización política, la subordinación de las acciones correctas a las voluntades políticas y la curva de aprendizaje de quienes operan esta nueva aduana.

### III. Claves para el éxito de la Aduana 50

El éxito de la Aduana 50 en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) depende de varios factores clave que deben ser considerados cuidadosamente. En primer lugar, la inversión en tecnología de punta es fundamental para garantizar una operación eficiente y segura. Esto incluye la implementación de sistemas avanzados de escaneo de carga, plataformas de seguimiento en tiempo real y la adopción de tecnologías emergentes como la inteligencia artificial para la detección de amenazas y la automatización de procesos.

Sin embargo, la tecnología por sí sola no es suficiente. La capacitación constante del personal es esencial. El personal de la Aduana 50 debe estar debidamente preparado en temas de seguridad de las cadenas de suministro, regulaciones aduaneras internacionales y el manejo de situaciones de emergencia. La formación continua garantiza que el personal esté actualizado en las mejores prácticas y pueda responder eficazmente a desafíos en constante evolución.

Los usuarios de la Aduana 50 deben ser parte activa en el proceso, brindando retroalimentación constante sobre sus necesidades, demandas y desafíos que puedan afectar las operaciones. Esta Aduana 50 en el AIFA se tiene que basar en apostar por una inversión en tecno-

## “EL PERSONAL DE LA ADUANA 50 DEBE ESTAR DEBIDAMENTE PREPARADO EN TEMAS DE SEGURIDAD DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO, REGULACIONES ADUANERAS INTERNACIONALES Y EL MANEJO DE SITUACIONES DE EMERGENCIA”



logía y un personal totalmente capacitado, una funcionalidad óptima es vital para tener una competitividad del más alto nivel.

### IV. La demanda de personal altamente capacitado

Su gestión representa un desafío particular debido a su peculiaridad: será operada por personal del ejército mexicano. Aunque este personal posee habilidades y competencias específicas, la gestión cotidiana de un aeropuerto de carga aérea exige conocimientos altamente especializados en áreas que normalmente no forman parte de su formación tradicional.

Para cumplir eficazmente con las órdenes del Presidente de la República, es imperativo que el personal militar se someta a un proceso de capacitación integral. Esto debe incluir la adquisición de competencias en seguridad de las cadenas de suministro, análisis de riesgos aduaneros y un conocimiento profundo de las regulaciones aduaneras internacionales. Además, es esencial que se familiaricen con las últimas

tecnologías emergentes en el ámbito aduanero para optimizar las operaciones de la aduana.

La seguridad de las instalaciones aduaneras y la preparación para abordar situaciones de emergencia son aspectos críticos que también deben ser parte fundamental de su formación. La demanda de personal altamente capacitado es un factor determinante en la operación eficiente y segura de esta aduana, la cual desempeñará un papel estratégico en el comercio exterior mexicano y en la economía del país.

### V. El papel de los expertos asesores y consultores en comercio internacional

Los expertos asesores y consultores en materia de comercio internacional tendrán una gran responsabilidad. Su experiencia y conocimientos especializados serán de gran utilidad para las autoridades aduaneras y los actores privados involucrados en el comercio exterior del territorio nacional.

Estos profesionales pueden proporcionar asesoramiento estratégico en la implementación de procesos

eficientes, la gestión de riesgos y la adaptación a las regulaciones aduaneras internacionales. Su experiencia y conocimiento profundo de la materia serán invaluable para garantizar una operación aduanera sin problemas y cumplir con los estándares internacionales de seguridad y eficiencia.

Además, su capacidad para mantenerse actualizados con las últimas tendencias y tecnologías en el ámbito aduanero será fundamental para enfrentar los desafíos emergentes y aprovechar las oportunidades en el mercado global.

A medida que el comercio internacional evoluciona y se vuelve cada vez más complejo, contar con la orientación de expertos en comercio internacional, como los socios de CENCOMEX y los lectores de Estrategia Aduanera.

#### VI. Obstáculos y desafíos burocráticos en el horizonte

La operación exitosa en el AIFA enfrentará obstáculos burocráticos que deben abordarse de manera efectiva. Si bien este aeropuerto es una de las obras emblemáticas del presidente López Obrador y ha sido objeto de cuestionamientos, es fundamental que su operación se optimice en beneficio de México y su comunidad importadora y exportadora, dejando de lado consideraciones políticas. Uno de los mayores desafíos radica en garantizar la coordinación y la colaboración entre diversas entidades gubernamentales, como las aduanas, las autoridades de seguridad y las agencias reguladoras. La cooperación entre la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM) y el Sistema de Administración Tributaria (SAT) es esencial para definir clara-

mente los ámbitos de competencia y promover una colaboración efectiva.

La reducción de la carga administrativa es esencial para facilitar el flujo de mercancías y la inversión en tecnología. Asimismo, es imperativo establecer un marco regulatorio claro y estable que promueva la inversión y la innovación en la aduana, con el objetivo de consolidar la operación eficiente y segura del AIFA.

La búsqueda del bienestar económico de México y en la satisfacción de las necesidades de la comunidad importadora y exportadora son grandes pilares, ya que, la cooperación y la coordinación interinstitucional

serán esenciales para enfrentar estos desafíos y permitir reconocer un Aeropuerto a la altura del resto que se ubican en México.

Me parece preciso destacar que en 2024, se llevarán a cabo elecciones federales en México, lo que introduce incertidumbres sobre la operación futura de la Aduana 50. Independientemente del resultado de las elecciones y de quién asuma la Presidencia de la República, la Aduana 50 ya está en funcionamiento y debe continuar operando. Es crucial que la comunidad y autoridades aduaneras estén preparadas para afrontar posibles cambios en las políticas guberna-

**“UNO DE LOS MAYORES DESAFÍOS RADICA EN GARANTIZAR LA COORDINACIÓN Y LA COLABORACIÓN ENTRE DIVERSAS ENTIDADES GUBERNAMENTALES, COMO LAS ADUANAS, LAS AUTORIDADES DE SEGURIDAD Y LAS AGENCIAS REGULADORAS. LA COOPERACIÓN ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE ADUANAS DE MÉXICO (ANAM) Y EL SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SAT) ES ESENCIAL PARA DEFINIR CLARAMENTE LOS ÁMBITOS DE COMPETENCIA Y PROMOVER UNA COLABORACIÓN EFECTIVA”**





mentales y se enfocan en mantener a nivel la operatividad.

#### **VII. Propuestas para la funcionalidad y utilidad del AIFA y la Aduana 50**

Para asegurar que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y la Aduana 50 sean elementos verdaderamente funcionales y útiles para el sector productivo mexicano, se deben implementar una serie de medidas estratégicas. En primer lugar, la inversión continua en tecnología de vanguardia es esencial. Esto incluye la implementación de sistemas de escaneo de mercancías de alta precisión, sistemas de seguimiento en tiempo real y la adopción de tecnologías avanzadas de detección de amenazas. Además, se debe promover la interoperabilidad con otras aduanas y sistemas internacionales para agilizar el flujo de mercancías y fortalecer la gestión de riesgos.

**“SE DEBE PROMOVER LA INTEROPERABILIDAD CON OTRAS ADUANAS Y SISTEMAS INTERNACIONALES PARA AGILIZAR EL FLUJO DE MERCANCÍAS Y FORTALECER LA GESTIÓN DE RIESGOS”**



Además, se deben establecer mecanismos efectivos de consulta y retroalimentación con el sector privado. Estos mecanismos permitirán identificar oportunidades de mejora y asegurar que las necesidades de la comunidad importadora y exportadora sean atendidas de manera efectiva.

Al superar los obstáculos gubernamentales y promover un entorno propicio para el comercio, México puede convertir al AIFA en un centro logístico de relevancia mundial, beneficiando tanto a la economía nacional como a la comunidad que trabaja todos los días por proteger y catapultar el comercio transfronterizo de este país.



# COMALEP: UN PILAR DE INTEGRACIÓN Y cooperación aduanera en Iberoamérica

EN UN MUNDO CADA VEZ MÁS GLOBALIZADO E INTERCONECTADO, LA COLABORACIÓN Y LA ASISTENCIA MUTUA ENTRE LAS ADUANAS DE DIFERENTES PAÍSES ADQUIEREN UNA IMPORTANCIA CRUCIAL EN LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y EN LA LUCHA CONTRA LAS ACTIVIDADES ILÍCITAS TRANSFRONTERIZAS. EN ESTE CONTEXTO, EL CONVENIO MULTILATERAL DE ADUANAS DE AMÉRICA LATINA, ESPAÑA Y PORTUGAL (COMALEP), CON MÁS DE 40 AÑOS DE TRAYECTORIA, HA SIDO UN PILAR CLAVE EN LA PROMOCIÓN DE LA COOPERACIÓN JURÍDICA Y TÉCNICA ENTRE LAS ADUANAS, SENTANDO LAS BASES PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y LA SEGURIDAD EN LA REGIÓN. EN EL PRESENTE ARTÍCULO DESARROLLAREMOS SUCINTAMENTE SU HISTORIA Y EVOLUCIÓN, SUS CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES, SU ESTRUCTURA, FUNCIONAMIENTO, LOGROS Y DESAFÍOS.



# E

Este instrumento jurídico ha proporcionado un marco normativo y operativo sólido para optimizar el intercambio de información y asistencia técnica de manera institucionalizada y mejorar la eficacia en la aplicación de la legislación aduanera.

Dicho Convenio ha sido fundamental en la promoción de la transparencia, la integridad y la eficiencia en las aduanas de los países miembros, así como en la implementación de mecanismos de capacitación y desarrollo de recursos humanos en el ámbito aduanero.

En la actualidad, 21 países que comparten raíces culturales e históricas integran este Acuerdo, que establece un espacio de encuentro y diálogo entre los responsables de los Servicios Aduaneros de Iberoamérica y los representantes de los principales organismos intergubernamentales y entidades privadas de la región. Este foro fomenta la colaboración y el intercambio de experiencias, conocimientos y buenas prácticas en el ámbito del quehacer aduanero.

## Antecedentes históricos

Durante el transcurso de la 13ª Reunión de Directores Nacionales de

Aduanas de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), llevada a cabo los días 11 a 15 de agosto de 1980, la Administración Nacional de Aduanas de la República Argentina realizó una convocatoria y presentó -entre otras- una visionaria iniciativa: elaborar y suscribir un Convenio Multilateral sobre cooperación y asistencia mutua entre las direcciones nacionales de aduanas con la finalidad de institucionalizar las acciones colaborativas que se estaban llevando a cabo en el marco del proceso de integración regional.

Téngase presente que al momento de efectuarse la convocatoria, el proceso de integración en Latinoamérica se encontraba en plena efervescencia, pues en la Ronda Tokio del GATT se había modificado el art. 24 y, con ello, posibilitado la creación de “*zonas de preferencias aduaneras*”, lo que motivó que el 12 de agosto de 1980 se firme un nuevo Tratado en Montevideo, que dio origen a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la cual recepta los trabajos de integración ya concertados en el marco de la ALALC, contemplando nuevas modalidades de integración (la posibilidad de implementar Acuer-



**POR: DR. HÉCTOR H. JUÁREZ ALLENDE**

Vocal (Juez) con competencia aduanera del Tribunal Fiscal de la Nación Argentina.

Especializado en la Enseñanza de la Educación Superior por la Universidad Católica de Cuyo. Profesor de la Universidad Nacional de Córdoba (UNC), Universidad Blas Pascal (UBP), Universidad Austral en la República Argentina, y Universidad del Rosario en la República de Colombia.

Abogado de la Dirección General de Aduanas (AFIP) desde el año 1991 hasta el año 2018.

Miembro del Comité Técnico Nro. 2, Subcomité Técnico de Legislación Aduanera del MERCOSUR (2007-2018).

Miembro del Grupo de Redacción del Código Aduanero del MERCOSUR.

Autor de numerosas publicaciones de su especialidad, entre las que destacan el “Manual de Aduanas”, libro de cátedra de las principales instituciones terciarias y universitarias de la República Argentina.



dos de Alcance Parcial en los cuales dos o más países pueden otorgarse preferencias recíprocas sin que ello implique su concesión automática a los restantes Estados miembros de la Asociación] que era el objetivo principal de los países de Latinoamérica.

En ese marco, la reunión convocada se llevó a cabo de manera inmediata, al año siguiente de la convocatoria, durante los días 4 a 8 de mayo del año 1981, en el Centro Cultural San Martín, de la Ciudad de Buenos Aires, República Argentina, en donde participaron diversos países latinoamericanos y asistieron en calidad de observadores representantes de otras naciones (España) y de organismos regionales e internacionales (CEPAL, OMA, INTAL, OEA, PNUD, SELA, SIECA, entre otros).

El Presidente de la Reunión presentó la Agenda de Trabajo, en cuyo punto 5 se encontraba el Proyecto de Convenio, donde se establecía un cuerpo de “Definiciones” (esenciales en todo texto de integración), los alcances del Convenio, las formas generales de asistencia y cooperación y las funciones de los Directores Nacionales de Aduanas y de la Secretaría, entre otros aspectos estructurales.



Transcribimos a continuación la parte pertinente del debate conforme consta en el Informe Final de la Reunión (ALADI/SEC/di22):

- “En el punto quinto de la agenda, el presidente de la reunión, hizo, en primer lugar, una introducción del proyecto de convenio presentado a la consideración de los participantes y, en segundo lugar, la Secretaría proporcionó los antecedentes relacionados con la forma en que él fue estructurado.
- A continuación, los participantes realizaron un extenso intercambio

de ideas, al término del cual se advirtió coincidencia de opiniones en los siguientes aspectos:

*Se considera necesario institucionalizar la cooperación y asistencia mutua entre las aduanas de América Latina a través de un convenio internacional de carácter multilateral.*

*El proyecto presentado a la reunión constituye una base aceptable para elaborar el convenio antes aludido, sujeto a los perfeccionamientos que sean necesarios con el objeto de atender los diferentes planteamientos hechos durante la reunión y otros que surjan posteriormente entre los cuales cabe señalar los siguientes:*

- Conviene contemplar la participación de España y Portugal.
- Conviene establecer normas relativas al funcionamiento de una Secretaría del Convenio.
- Conviene dilucidar la modalidad que asumiría el convenio a los fines de su mejor aplicación y la conveniencia de que lo suscriban todos los países latinoamericanos.

**“SE CONSIDERA NECESARIO INSTITUCIONALIZAR LA COOPERACIÓN Y ASISTENCIA MUTUA ENTRE LAS ADUANAS DE AMÉRICA LATINA A TRAVÉS DE UN CONVENIO INTERNACIONAL DE CARÁCTER MULTILATERAL”**



- *Es conveniente establecer una programación de tareas que permita avanzar rápidamente en la concreción de la iniciativa anterior a través de nuevas reuniones de directores de aduanas de América Latina y el funcionamiento de una secretaría temporal que se encargue de realizar y coordinar los trabajos de perfeccionamiento del proyecto y de preparación de las reuniones antes mencionadas.*
- *Con el objeto de viabilizar la programación de tareas antes mencionadas, los representantes de las aduanas de México, Brasil y Venezuela ofrecieron acoger sucesivamente las próximas reuniones de directores nacionales de aduanas de América Latina en las fechas que se acuerden oportunamente y la Administración Nacional de Aduanas de la Argentina ofreció desempeñar las tareas de Secretaría temporal.*
- *Asimismo, se acordó que las administraciones aduaneras nacionales de la región envíen a la Secretaría temporal -a más tardar el 15 de julio del presente año- sus observaciones al proyecto de con-*

*venio de cooperación y asistencia mutua y ésta convoque a un grupo de expertos para proceder a su perfeccionamiento. Para integrar este grupo de expertos ofrecieron su colaboración las aduanas de Brasil, Colombia y México. También ofrecieron su participación la ALADI, el Consejo de Cooperación Aduanera y la CEPAL en la medida de sus posibilidades y recursos.*

- *Se completó el examen de este tema acordando los participantes emitir una declaración solemne recomendando la adopción de un convenio internacional de carácter multilateral sobre cooperación y asistencia mutua entre las administraciones aduaneras nacionales”.*

Perfeccionado el Proyecto por el Grupo de Expertos convocados a tal fin, ingresó al circuito de firmas y el 21 de enero de 1983, cuando seis de las Partes Contratantes procedieron a su adhesión, el texto entró en vigor.

El Acuerdo mantuvo su original redacción hasta el mes de septiembre de 1998, cuando durante la XIX Reunión de Directores Nacionales de Aduanas, llevada a cabo en Palma

de Mallorca (España), se acordó iniciar el proceso de modernización y reforma del Convenio y sus anexos, creándose un Grupo Técnico para su revisión.

Efectuada la tarea y acordados los puntos de redacción, durante la XX Reunión de Directores Nacionales de Aduanas llevada a cabo en la ciudad de Cancún (México), durante el mes de octubre de 1999, se aprobó el Protocolo de Modificaciones al Convenio Multilateral y sus anexos.

Básicamente, se procedió a actualizar la redacción de todo el documento, incorporando nuevas definiciones con la finalidad de incluir los términos utilizados por la OMA, y eliminar otras devenidas innecesarias; se regularon por separado la asistencia mutua y la cooperación; se establecieron los procedimientos aplicables para la solicitud de asistencia mutua y para la de cooperación, y se incluyó una disposición que prevé la asistencia mutua espontánea tomada del Convenio Modelo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

El nuevo Protocolo permite el desarrollo de acciones de cooperación bilateral en materias técnicas, la Asistencia mutua en la lucha contra los ilícitos aduaneros y el intercambio de Alertas y se encuentra debidamente registrado como Convenio Multilateral Internacional en la Secretaría de las Naciones Unidas [art. 102 de su Carta constitutiva].

#### **Partes Contratantes**

El Acuerdo fue suscrito por los siguientes países: Estado Plurinacional de Bolivia, República Argentina, República Federativa del Brasil, República del Paraguay, República Oriental del Uruguay, República del



Perú, República de Colombia, República del Ecuador, República de Chile, República de Costa Rica, República de Cuba, República de El Salvador, República de Honduras, República de Nicaragua, República de Panamá,

Estados Unidos Mexicanos, República Dominicana, República Bolivariana de Venezuela, Reino de España y República Portuguesa.

Si bien la totalidad de estos miembros a suscripto y posteriormente

ratificado el Convenio Originario, a la fecha no todos ellos han ratificado el Protocolo de Enmienda del año 1999, por lo que permanentemente se insta a los países remisos a cumplir con el compromiso asumido.

**Países que a la fecha se han adherido al Protocolo de Modificación  
Fechas de ratificación del convenio originario**

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| República de Chile                 | 21/01/1983 |
| República de Costa Rica            | 21/01/1983 |
| Estados Unidos Mexicanos           | 21/01/1983 |
| República de Nicaragua             | 21/01/1983 |
| República Argentina                | 21/04/1983 |
| Reino de España                    | 17/06/1983 |
| República de Honduras              | 21/01/1984 |
| República de Cuba                  | 08/06/1984 |
| República Federativa del Brasil    | 07/06/1985 |
| República Oriental del Uruguay     | 07/05/1985 |
| República de Panamá                | 07/05/1985 |
| República de El Salvador           | 12/00/1986 |
| República del Paraguay             | 27/07/1988 |
| República Bolivariana de Venezuela | 18/02/1989 |
| República de Colombia              | 21/05/1990 |
| República Portuguesa               | 20/05/1991 |
| República Dominicana               | 23/01/1993 |
| Estado Plurinacional de Bolivia    | 27/01/1995 |
| República del Perú                 | 01/03/1995 |
| República del Ecuador              | 16/01/1998 |
| República de Guatemala             | 06/07/2007 |

**“SI BIEN LA AUTORIDAD TIENE EL COMPROMISO DE CUMPLIR LO REQUERIDO, EN DETERMINADAS CIRCUNSTANCIAS PUEDE NEGAR O POSPONER LA ASISTENCIA CUANDO LA SOLICITUD ATENTA CONTRA LA SOBERANÍA, EL ORDEN PÚBLICO, LA SEGURIDAD, LOS INTERESES NACIONALES O LOS SECRETOS INDUSTRIALES”**





| Países que a la fecha se han adherido al Protocolo de Modificación |                |                   |                  |
|--------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------|------------------|
| País                                                               | Fecha de firma | Fecha de depósito | Entrada en vigor |
| Argentina                                                          | 28/03/2011     | 02/06/2011        | 02/09/2011       |
| Bolivia                                                            | 24/07/2002     | 21/08/2002        | 21/11/2002       |
| Colombia                                                           | 29/08/2003     | 15/12/2003        | 15/03/2004       |
| Costa Rica                                                         | 09/12/2010     | 19/04/2011        | 19/07/2011       |
| Cuba                                                               | 20/12/2001     | 24/05/2002        | 17/10/2002       |
| Ecuador                                                            | 26/03/2012     | 23/11/2012        | 23/12/2013       |
| España                                                             | 31/05/2002     | 16/07/2002        | 31/05/2002       |
| Guatemala                                                          | 06/07/2007     | 05/10/2007        | 05/01/2008       |
| Nicaragua                                                          | 25/11/2008     | 10/03/2009        | 10/06/2009       |
| Paraguay                                                           | 03/06/2011     | 24/06/2011        | 24/09/2011       |
| Perú                                                               | 24/12/2001     | 24/01/2002        | 17/10/2002       |

### La asistencia mutua y la cooperación

La asistencia mutua aduanera es un mecanismo de cooperación entre las administraciones aduaneras de diferentes países, que busca facilitar el intercambio de información y recursos para garantizar el cumplimiento de las legislaciones aduaneras, prevenir y combatir los ilícitos aduaneros y las irregularidades en el comercio internacional, así como proteger los intereses fiscales y económicos de las partes involucradas.

La asistencia mutua aduanera abarca aspectos como el intercambio de datos, la formación y capacitación de funcionarios, la implementación de tecnologías y sistemas de control, y la colaboración en la realización de inspecciones y auditorías conjuntas. Este enfoque colaborativo tiene como objetivo final mejorar la eficiencia y la eficacia de las administraciones aduaneras y facilitar el comercio legítimo entre las naciones.

Las solicitudes de asistencia mutua deben contener información detallada y se ejecutarán conforme a las leyes y reglamentaciones de

cada parte. Si bien la autoridad tiene el compromiso de cumplir lo requerido, en determinadas circunstancias puede negar o posponer la asistencia cuando la solicitud atenta contra la soberanía, el orden público, la seguridad, los intereses nacionales o los secretos industriales.

El Convenio establece procedimientos para solicitudes de asistencia mutua, asistencia mutua espontánea y el tratamiento de la información y confidencialidad. Los gastos rela-

cionados con la asistencia mutua son responsabilidad de la autoridad requirente, aunque se pueden acordar formas de financiamiento.

Asimismo, se establece expresamente que la asistencia mutua que presten las autoridades aduaneras podrá ser utilizada en todo tipo de procedimientos, incluyendo a los judiciales, administrativos, investigaciones o verificaciones, resoluciones de determinación de valor, clasificación arancelaria y origen, que sean relevantes en el cumplimiento y en la aplicación de la legislación aduanera de una Parte.

En lo que respecta a la cooperación, se establece que, a solicitud de la autoridad aduanera de una Parte, la autoridad requerida debe proporcionar toda la cooperación que le fuere posible para contribuir a la modernización de estructuras, organización y métodos de trabajo, coordinación de laboratorios químicos aduaneros y aprovechamiento de expertos. Además, cooperar en la implementación y mejora de sistemas de capacitación técnica para el personal de la autoridad aduanera



requiriente, incluyendo entrenamiento, intercambio de profesores y becas.

## Estructura Institucional

### *El Consejo de Directores Nacionales de Aduanas*

Es el órgano colegiado encargado de la dirección y administración del Convenio. Entre algunas de sus funciones se encuentran la adopción de directivas y recomendaciones, la aprobación del presupuesto anual, y la supervisión de la implementación del Convenio. Está compuesto por los Directores Nacionales de Aduanas de cada Parte Contratante. Las reuniones ordinarias del Consejo se llevan a cabo al menos una vez al año, mientras que las reuniones extraordinarias pueden ser convocadas por el Presidente o por solicitud escrita de al menos tres Directores. Será Presidente del Consejo, el Director Nacional de Aduanas del país donde aquellas se celebran. Las decisiones del Consejo serán adoptadas por unanimidad o, cuando eso no fuere posible, por mayoría simple.

### *El Comité Ejecutivo*

El Comité Ejecutivo es un órgano creado con el objetivo de coordinar con la Secretaría del Convenio los temas a tratar en las Reuniones Anuales. Está compuesto por cinco representantes de las Partes Contratantes y entre sus funciones se encuentran la preparación del orden del día y la elaboración de informes sobre los temas que se tratarán en las reuniones anuales del Consejo, así como la supervisión de la implementación de las directivas y recomendaciones adoptadas por el Consejo. El Comité Ejecutivo se reúne al menos una vez al año antes de la reunión anual del Consejo.

### *La Secretaría*

Es el órgano permanente encargado de asistir al Consejo y a las Autoridades Aduaneras de los Estados Contratantes en la aplicación e interpretación del Convenio.

La Secretaría es ejercida por la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM) y con base en las directrices y recomendaciones del Consejo de Directores Nacionales de Aduanas cumple múltiples funciones, incluyendo elaborar proyectos de enmiendas al Convenio, emitir opiniones, asegurar vínculos con organismos internacionales, proponer nuevos métodos y procedimientos, solicitar y coordinar asistencia técnica, llevar registro de controversias, organizar y convocar a reuniones técnicas, mantener comunicaciones directas con las Aduanas, servir como depositaria de instrumentos de ratificación o adhesión, efectuar notificaciones y registros, organizar y convocar reuniones de Directores Nacionales de Aduanas, presentar informes anuales y cumplir con otras tareas asignadas por el Consejo o las Partes Contratantes.

La ANAM establece la organización y el apoyo administrativo necesario para el funcionamiento de la Secretaría, que puede ser asistida por técnicos aduaneros de alto nivel proporcionados por los Gobiernos o por organismos internacionales especializados.

### *Financiamiento*

A lo largo de su historia, el financiamiento de las actividades principales del COMALEP ha enfrentado cierta irregularidad en su sostenibilidad, dependiendo en gran medida de los esfuerzos específicos realizados por algunos de sus miembros.

No obstante esta situación, el COMALEP ha asumido el compromiso y liderazgo técnico en la implementación de numerosos proyectos enfocados en el fortalecimiento de los instrumentos compartidos utilizados tanto por las Aduanas como por el sector privado en América Latina. Esta proactividad ha permitido la consolidación de esfuerzos conjuntos y la promoción de la cooperación en el ámbito aduanero regional.

### *Logros*

Entre los logros más destacados del COMALEP se encuentra la promoción del uso del idioma español en los trabajos del Comité del Sistema Armonizado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Además, se consiguió el reconocimiento por parte de esta organización de la traducción al español de las Notas Explicativas del Sistema Armonizado, realizada por el COMALEP.

En 1995, la OMA evaluó la traducción, pero no la aceptó como versión oficial. No obstante, la recomendó como referencia para unificar criterios entre los países de habla hispana y evitar la proliferación de versiones distintas en un mismo idioma.

Finalmente, en 2005, la traducción del COMALEP fue aprobada y reconocida por la OMA como la versión oficial en idioma español. Posteriormente, se consolidó en el seno de COMALEP el Comité Iberoamericano de Nomenclatura (CIN) que se reúne 2 veces al año, después de las respectivas Sesiones del Comité del Sistema Armonizado de la OMA, con el fin de elaborar oportunamente las actualizaciones en español, se entreguen a la OMA y se disponga de ellas en el mismo periodo que las versiones oficiales en inglés y francés.



Además de ello, se han consolidado de manera sustancial los intercambios de información entre las autoridades aduaneras contratantes, permitiendo con ello un mecanismo sólido de coordinación en la lucha contra los ilícitos aduaneros. En la actualidad, ya no es suficiente responder a una petición de cooperación o asistencia administrativa simplemente confirmando la autenticidad de un certificado de origen.

Es imperativo llevar a cabo una investigación básica para verificar si la empresa exportadora realmente existe, si produce el producto que exporta, revisar sus libros contables, investigar si hay una relación con la empresa compradora y, en definitiva, asegurarse de todos los datos necesarios para satisfacer adecuadamente la petición recibida. Esta forma eficiente de operar es la que se ha afianzado en estos años de trabajo conjunto.

Por último, pero no menos importante, es que se conformó y consolidó un punto de encuentro y diálogo entre los responsables de los Servicios Aduaneros de Iberoamérica, los representantes de los principales organismos intergubernamentales y las entidades privadas de la región, quienes aguardan con anticipación y entusiasmo las reuniones anuales de la entidad, por ser un ámbito de elevada fraternidad y camaradería, en donde se intercambian experiencias, conocimientos y las mejores prácticas implementadas.

### Desafíos

El COMALEP, como entidad multilateral, enfrenta diversos desafíos en su camino hacia la consolidación y expansión de su misión. Entre ellos, destacan:



### 1. Identificación de fuentes de financiamiento:

Para poder llevar a cabo sus actividades de manera efectiva, el COMALEP necesita asegurar flujos financieros sostenibles. Esto puede implicar buscar apoyo gubernamental de los países contratantes, donaciones o colaboraciones de entidades privadas o incluso explorar opciones de financiamiento internacional. El desafío radica en encontrar fuentes de sostén económico que sean confiables y que no comprometan su independencia.

### 2. Desarrollo de una página web multifuncional:

En la era digital, una presencia en línea robusta y eficaz es crucial para cualquier organización. El COMALEP reconoce la necesidad de contar con una página web que pueda cumplir con múltiples funciones, incluyendo:

- a) **Un área de acceso público:** Este espacio estaría abierto a todo el público y albergaría información esencial sobre el COMALEP, como los textos de los convenios, su estado de ratificación, los temas discutidos en cada reunión, las directrices y recomendaciones emitidas, y cualquier otra información relevante para la comunidad.

La transparencia y la accesibilidad son elementos clave de esta área, con el objetivo de promover la comprensión y la participación pública en las actividades del COMALEP.

### b) **Un área de acceso restringido:**

Este espacio estaría reservado para los funcionarios autorizados de los Estados contratantes y serviría como un canal para las solicitudes de consulta. Dado que esta sección manejaría información sensible, es crucial que se implementen medidas de seguridad robustas para proteger la integridad de los datos. Los desafíos en este aspecto abarcan tanto la garantía de la seguridad de la información como la facilitación de un acceso eficiente para los usuarios autorizados.

Enfrentar y superar estos desafíos es esencial para que el COMALEP pueda continuar desempeñando su papel vital en la facilitación de la cooperación y asistencia mutua entre las aduanas de Iberoamérica.

El presente artículo fue originalmente publicado en: ADUANA NEWS - <https://aduananews.com/>



# INFRACCIONES Aduaneras

EL OBJETIVO PRINCIPAL DE ESTE ARTÍCULO ES EXAMINAR LA SIGNIFICANCIA Y LA IMPORTANCIA QUE REVISTE EL ABORDAJE DE LAS INFRACCIONES ADUANERAS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL. RESULTA FUNDAMENTAL ABORDAR DE MANERA RIGUROSA ESTAS TRANSGRESIONES A LAS NORMATIVAS ADUANERAS QUE REPRESENTAN UN DESAFÍO CONSTANTE PARA LOS PROFESIONALES DEL ÁMBITO, EXIGIENDO UNA COMPRENSIÓN PROFUNDA Y UNA GESTIÓN EFECTIVA PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS REGULACIONES ESTABLECIDAS.



# P

Podemos definir las infracciones aduaneras como la sanción económica, prevista en la Ley Aduanera, que impone la autoridad competente al contribuyente, importador, exportador, agente aduanal, operador aduanero o simplemente al tenedor o poseedor de las mercancías de comercio exterior, cuando no cumple voluntaria y espontáneamente con las obligaciones y disposiciones que regulan la materia.

Comprensible como un incumplimiento de los procedimientos, normas y regulaciones relacionados con el Comercio Exterior, la doctrina las establece como: *“las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en las leyes de naturaleza aduanera”* las cuales son sancionables a título de simple negligencia.

En el derecho tributario aduanero, los sujetos de la relación se pueden identificar como activos y pasivos.

El Estado es el único sujeto activo, mientras que el sujeto pasivo puede ser cualquier persona física, jurídica, privada o pública, que introduzca mercancías al territorio nacional o las extraiga del mismo, en su calidad de *“propietarios, poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualquier persona que tenga intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia de las mercancías”*.

No obstante, en el derecho penal tributario ante la comisión de los

ilícitos de contrabando, presunción de contrabando, o equiparable al contrabando el sujeto activo es el contribuyente, importador, exportador, o detentador de las mercancías, omiso, incumplido que pasa a ser el sujeto activo del delito.

El Título Octavo *“Infracciones y sanciones” “Capítulo Único”* de la Ley Aduanera, establece diversas categorías de infracciones:

- Relacionadas con importación o exportación;
- Presunciones de infracciones
- Relacionadas con la posesión de mercancías de comercio exterior que no acrediten su legal estancia o tenencia en el país;
- Circulación Indevida dentro de recinto fiscal;
- Relacionadas con el destino de las mercancías;
- Relacionadas con las obligaciones de transmitir y presentar información, documentación y declaraciones;
- Relacionadas con la obligación de transmitir la información referente al valor de la mercancía;
- Relacionadas con el control, seguridad y manejo de las mercancías de comercio exterior;
- Relacionadas con la clave confidencial de identidad;
- Relacionadas con el uso indebido de gafetes de identificación utilizados en recintos fiscales;
- Relacionadas con la seguridad e



**POR: DR. ERICK  
FIMBRES RAMOS**

Director de la Firma A&E 9272 Fiscal Aduanero. Destacado Doctor en Derecho, su amplia trayectoria y experiencia lo han llevado a ser desde 2018 Consejero Jurídico de la revista Estrategia Aduanera. Fungió como Socio Titular de la Firma INTELEX Soluciones Fiscales durante 2 años, además de prestar sus servicios dentro del Servicio de Administración Tributaria como Subadministrador en la Administración Pacífico Norte en Tijuana, Baja California. Considerado uno de los Principales Asesores de Comercio Exterior de México de la revista Estrategia Aduanera.

integridad de las instalaciones aduaneras;

- Por omisión de enterar contribuciones y aprovechamientos; y
- Las derivadas de la actuación del agente aduanal en el despacho aduanero.

Las principales causas por las que se cometen infracciones y san-

ciones aduaneras son por la falta de previsión, información y desconocimiento de las regulaciones y leyes, por ello es importante prevenir riesgos y errores involuntarios antes de realizar cualquier operación de comercio exterior, ya que las infracciones se cometen aún por desconocimiento de la Ley Aduanera.

La mejor manera de prevenir las infracciones aduaneras es informándonos para la mejor toma de decisiones y evitar las multas derivadas de la actualización de estas, ello nos permite incrementar operaciones, mejorar el servicio que brindamos, dar seguridad y certeza jurídica a nuestras mercancías de comercio exterior.

#### ¿Cómo podemos evitar las multas de comercio exterior?

- Llenando correctamente los pedidos, avisos y formatos;
- Evitar datos inexactos;
- No realizar operaciones de comercio exterior respecto de las cuales no se haya formalizado el encargo;
- No declarando datos falsos o inexistentes en los documentos aduaneros;
- Estableciendo y verificando correctamente la clasificación arancelaria de las mercancías;
- Cumplir cabalmente con las regulaciones y restricciones de carácter no arancelario, tales como permisos previos de la autoridad competente, cupos, cuotas compensatorias, normas oficiales mexicanas, certificados de origen, etc.
- No despachar mercancía de importación o exportación prohibida;
- Apoyándonos y asesorándonos con nuestro agente aduanal;

## “EN EL DERECHO TRIBUTARIO ADUANERO, LOS SUJETOS DE LA RELACIÓN SE PUEDEN IDENTIFICAR COMO ACTIVOS Y PASIVOS”.



- Es necesario implementar una lista de verificación o “checklist” con cada una de las obligaciones y documentos que tenemos que cumplir;
- Hacer uso de los candados oficiales en los vehículos o contenedores que conduzcan las mercancías;
- Realizar una verificación física y documental de la mercancía previo a cada despacho;

Las multas por infracciones aduaneras son variadas estableciendo diferentes tasas, con límites mínimo

y máximo dependiendo de la gravedad de la infracción cometida y de las circunstancias particulares del hecho y del infractor, tal y como las que establece el artículo 178, que sanciona las infracciones establecidas en el artículo 176, ambos de la Ley Aduanera y establece diversos parámetros, en el caso de su fracción I establece una multa del 130% al 150% de los impuestos de comercio exterior omitidos y si es cometida por pasajeros la tasa disminuye del 80% al 120%, pero con base al valor comercial de las mercancías; en otros





**“LAS PRINCIPALES CAUSAS POR LAS QUE SE COMETEN INFRACCIONES Y SANCIONES ADUANERAS SON POR LA FALTA DE PREVISIÓN, INFORMACIÓN Y DESCONOCIMIENTO DE LAS REGULACIONES Y LEYES, POR ELLO ES IMPORTANTE PREVENIR RIESGOS Y ERRORES INVOLUNTARIOS ANTES DE REALIZAR CUALQUIER OPERACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR”**



casos como la sanción establecida en la fracción II del mismo numeral, la multa es de cuota fija mínima y su correspondiente máxima de \$6,640.00 a \$16,570.00 cuando no se compruebe el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no aran-

celarias, tratándose de vehículos.

Podemos identificar los siguientes tipos de sanciones:

- De tasa variable entre una mínima y una máxima sobre las contribuciones omitidas.
- De tasa variable entre una mínima

y una máxima sobre el valor comercial de las mercancías.

- De cuota fija entre un límite inferior y uno superior
- De tasa variable entre un límite inferior y uno superior sobre el valor declarado de las mercancías
- De tasa variable entre un límite inferior y uno superior sobre el beneficio obtenido.

En la generalidad de los casos en que las autoridades aduaneras ejercen sus facultades de comprobación y determinan incidencias, incumplimientos, omisiones habrá lugar a la imposición de infracciones, sin perjuicio del crédito fiscal correspondiente por concepto de contribuciones omitidas, no obstante, su actuación debe ceñirse a lo establecido por el artículo 16 de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que establece la garantía de legalidad y seguridad jurídica, así como a los requisitos previstos en el artículo 38 del Código Fiscal de la Federación.







# LA UNIVERSIDAD DE LOS EXPERTOS DEL COMERCIO EXTERIOR

## **Certifícate** como Asesor en Comercio Exterior y Aduanas

La UNIVERSIDAD ISIDE pone a tu alcance un programa de capacitación único en su género en México, impartido por los más connotados especialistas para que obtengas el resultado aprobatorio en la evaluación de la Normativa emitida por el CONOCER

«Estar certificado es un signo de *distinción*  
que te coloca por encima de tu competencia.»»

Consulta el programa completo  
o pide informes a:  
[ana.rojas@estrategiaaduanera.mx](mailto:ana.rojas@estrategiaaduanera.mx)  
WhatsApp: 2227350518



[www.iside.mx](http://www.iside.mx)







GOBIERNO DE  
**MÉXICO**

**SEDENA**  
SECRETARÍA DE LA  
DEFENSA NACIONAL



FUERZA AÉREA  
MEXICANA

**THE MOST IMPORTANT AERONAUTICAL EVENT IN LATIN AMERICA**  
**EL EVENTO AERONÁUTICO MÁS IMPORTANTE DE AMÉRICA LATINA**



**23-26 APRIL 2025**

Military Air Base No. 1, Sta. Lucía Edo. Mex. / Base Aérea Militar No. 1, Santa Lucía Edo. de Méx.

[www.f-airmexico.com.mx](http://www.f-airmexico.com.mx)