

2019

2B

EL ADN DEL COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS



TRADE LAW & CUSTOMS magazine®

Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada para ser más Competitivos

El Principio de Presunción de Inocencia en el Derecho Aduanero

Bilingüe



Análisis del Estímulo Fiscal para el IVA en la Región Fronteriza Norte

Los Puertos Marítimos y su Papel en México

No. 18 | 2B | 2019 \$80.00 MXN



DICEX Integral Trade

COMERCIO EN ALTA MAR.



En **DICEX** integramos tu proceso de comercio, **conectando tu negocio** por los puertos más importantes de **Europa, Asia y América.**



SABEMOS LO LEJOS QUE QUIERES LLEGAR



ALMEX ofrece soluciones de transporte en carga consolidada en México, Estados Unidos y Canadá. Somos la empresa más sólida del país. A través de nuestro servicio de recolección y entrega en puertos y aeropuertos, podrás tener los mejores tiempos de tránsito y optimización de costos para cada uno de tus embarques.

Nuestra amplia red de oficinas está diseñada para el desarrollo de procesos operativos que cumplan con tus necesidades de transportación.

PUERTOS MARÍTIMOS

- Puerto Altamira
- Puerto Manzanillo
- Puerto Mazatlán
- Puerto Veracruz
- Puerto Lázaro Cardenas

AEROPUERTOS

- Aeropuerto Internacional de Cd. de México
- Aeropuerto internacional de Cancún
- Aeropuerto internacional de Guadalajara
- Próximamente Monterrey

PUERTOS TERRESTRES EN FRONTERA

- Tijuana
- Mexicali
- Nogales
- Cd. Juárez
- Nuevo Laredo
- Reynosa
- Matamoros

**LOGÍSTICA EFICIENTE
PARA CRUZAR FRONTERAS.**

www.almex.com.mx (81) 5998-4200

[f / AlmexOficial](#) [@AlmexOficial](#)

Almex
La logística del éxito



Derecho Fiscal, Administrativo, Comercio Exterior y Aduanas
Litigio, Auditoría, Consultoría, Capacitación

Te quiere *fit* en tu
Cumplimiento Fiscal Aduanero

Con nuestro servicio

**NANO
COMPLIANCE**

Fit



CONTÁCTANOS

tlc@tlcasociados.com.mx

[facebook.com/TLC.Asociados.SC](https://www.facebook.com/TLC.Asociados.SC)
www.tlcasociados.com.mx

Región Norte
01 (656) 980.0497

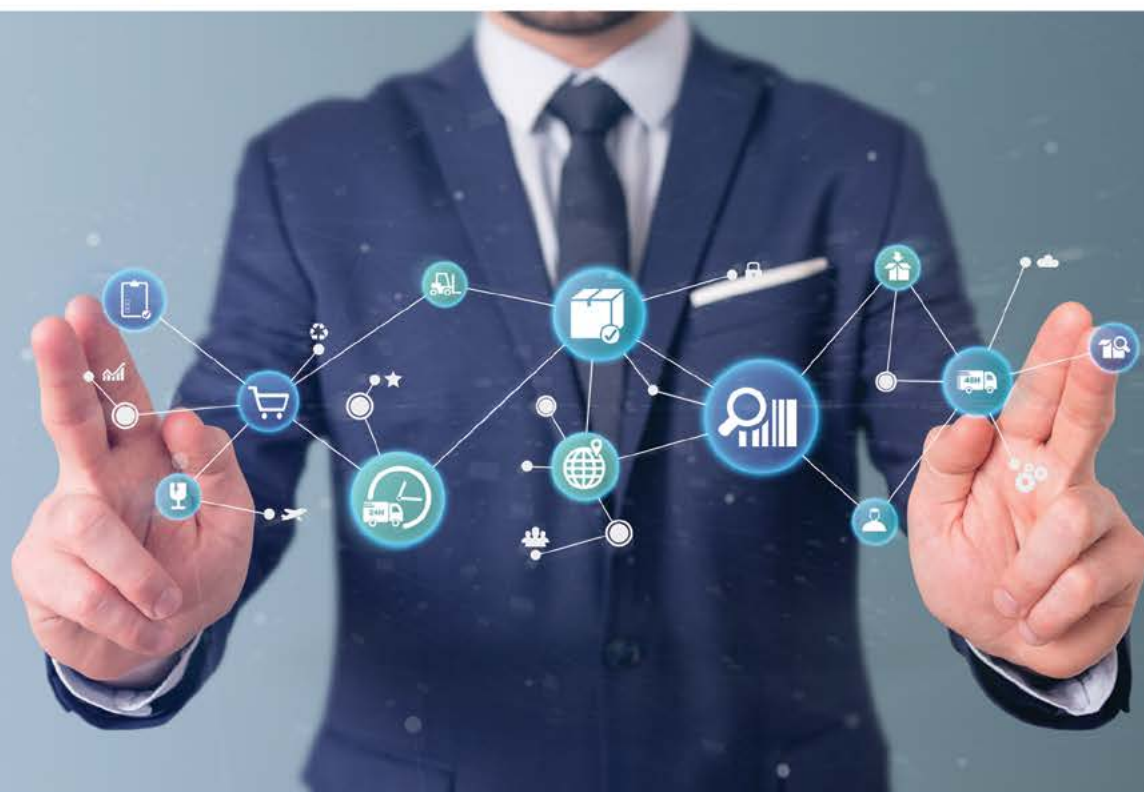
Región Noroeste
01(664) 634.0189 | 01(664) 682.3901
01(686) 980.0496

Región Centro
01(55) 5280.3267
01(55) 2623.1639

Región Bajío
01(477) 211.6009

¿Tienes el control total de tu cadena de suministro?

E-Tracking: Optimización en el monitoreo de tu mercancía.



AduanaSoft, líder en consultoría de comercio exterior, presenta su nueva plataforma web **E-Tracking®**, útil sistema para que tengas el control de la información referente a las etapas, tiempos y documentos derivados de tu operación logística.

Accesibilidad desde cualquier dispositivo - celular, tablet o PC - con conexión a internet. Además, contamos con versión en inglés y español.

¡Te esperamos en Logistic Summit & Expo!

LOGISTIC
summit&expo2019
13-14 MARZO | CENTRO CITIBANAMEX
CIUDAD DE MÉXICO

Visita el **stand #1624** y conoce todas las soluciones de software y servicios que tenemos para elevar la competitividad de tu organización.

E-Tracking® te permitirá:

- Recibir **alertas** generales y específicas respecto a fechas, documentos y plazos por vencer, así como cambios de estatus referentes a tus embarques.
- **Consultar la bitácora** de tus operaciones a partir de un simple escaneo del **código QR** de tu mercancía.
- Contar con un **repositorio de la documentación** generada a partir de configuraciones personalizadas.
- Realizar **cotizaciones** preliminares de tus embarques, considerando todos los elementos logísticos involucrados, incluyendo aranceles y honorarios.
- Obtener ágilmente los **reportes estadísticos e informativos de tus operaciones**, para que tengas un control total de tus procesos.

Descubre la gama de soluciones que tenemos para optimizar tus operaciones de comercio exterior y de logística internacional.
¡Contáctanos y uno de nuestros consultores te atenderá!

Ciudad Juárez | (656) 616 2527 | zaleman@aduanasoft.com.mx • Ciudad de México | (55) 6358 5502 | rhernandez@aduanasoft.com.mx
USA: +1 915 774 4393 • www.aduanasoft.com | info@aduanasoft.com

¿POR QUÉ ANUNCIARSE?



Bilingüe

TIRAJE
10,000
EJEMPLARES

A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

CONTENIDO ESPECIALIZADO

de Fondo y Análisis en Comercio Exterior, Logística y Aduanas

ALTO PERFIL

de lectores y poder adquisitivo

PASS-ALONG:

4 lectores por ejemplar

DISTRIBUCIÓN:

INDUSTRIAS:

Automotriz, Farmacéutica, Aeroespacial, Manufacturera, Textil, Cámaras y Asociaciones Gremiales.

GRATUITA:

Altos Ejecutivos de Comercio Exterior, Asociaciones, Expos, Congresos, Embajadas, Aduanas, Salas VIP de Aerolíneas, Hoteles, Pisos Ejecutivos y Centros de Negocios.

CONTROLADA:

Sanborns, Tiendas Duty Free en Aeropuertos.

Librerías: Gandhi, Sótano, Porrúa, Fondo de Cultura, Educal, UNAM y Proveedor escolar.



LOCAL, NACIONAL E INTERNACIONAL:

Agencias Aduanales, Agencias de Carga, Operadores Logísticos, Transportistas, Importadores y Exportadores, Líneas Aéreas, Almacenes Fiscalizados, Puertos Marítimos y Brokers.



Presencia en Redes Sociales



+25,000
CONTACTOS



(55) 53.51.50.22 (55) 44.99.70.05
 direccion.ejecutiva@tlcmagazinemexico.com.mx



¿Todavía preocupado por lo que le sucede a su embarque en la aduana?

Imagine que en lugar de preocuparse por la molestia del despacho de aduanas, podría ir a su almacén y descubrir que sus contenedores llegaron a tiempo, con sus sellos originales de fábrica intactos. ¿Demasiado bueno para ser verdad? De ningún modo.

El servicio Previo en Origen de AI GOAL agiliza el tránsito de sus productos a través de la aduana mexicana al garantizar su cumplimiento desde el punto de origen, por lo que cuando su envío llega a la frontera con México, se ahorra la necesidad de revisiones adicionales y estará protegido de los retrasos. Póngase en contacto con AI GOAL hoy mismo y disfrute de su nueva paz mental y tranquilidad.

PREVIO EN ORIGEN • INSPECCIONES DE PRODUCTO • PROGRAMAS DE AUDITORIAS • PRUEBAS DE LABORATORIO

 www.goal.mx

 mx-sales@qima.com

 +52 55 6275 4200

Daniella Martínez Rodríguez
DIRECCIÓN GENERAL / GENERAL MANAGEMENT

Claudia González Martínez
DIRECCIÓN EJECUTIVA / EXECUTIVE MANAGEMENT

Laura Adelina Rodríguez García
DIRECCIÓN DE ARTE / ART DIRECTION

Dr. Francisco Javier Gorjón Gómez
PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL CIENTÍFICO INTERNACIONAL
PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SCIENTIFIC EDITORIAL BOARD



CORPORATIVO / CORPORATIVE

Patricia Ruiz Caraveo
Leslie Barraza Castañeda
María José Zepeda Flores

DISEÑO EDITORIAL / EDITORIAL DESIGN

Salvatore Galeazzi Oviedo
EDITOR EN JEFE / EDITOR IN CHIEF

Shutterstock / Bigstock
FOTOGRAFÍA / PHOTO

Alexis Cerecero Guerrero
TRADUCCIONES / TRANSLATION

CONSEJO EDITORIAL / EDITORIAL BOARD

Lic. Alberto Fernández Romero
Dr. Andrés Rohde Ponce
Ing. Enrique Herón Jiménez Ramírez
Dr. Hadar Moreno Valdez
Dr. José Rodolfo Chávez de los Ríos
Mtro. Julio Manuel Antonio Tinajero
Mtro. Luis Alberto Borbón
Lic. Luis Alberto Quiroz Martínez
Mtro. Luis Sandoval Figueroa
Lic. Naim Gilberto Calderón Bárcena
Dr. Octavio de la Torre de Stéffano
Mtro. Omar Contreras Borbón
Lic. Osiel Cruz Pacheco
Lic. Rafael Salinas Falcón
Mtro. Ricardo Méndez Castro
V.A. Rubén González Contreras
Sandro Piancone
Mtro. Santiago González Pérez
Dr. Steve B. Zisser

CONSEJO EDITORIAL CIENTÍFICO INTERNACIONAL **INTERNATIONAL SCIENTIFIC EDITORIAL BOARD**

Dr. Alejandro Arola García
Dr. Antonio López Peláez
Dr. Arnulfo Sánchez García
Dr. Carlos A. Ghersi
Dr. Diego Rengifo García
Dra. Esther Pillado González
Dra. Gladys Ruiz González
Dr. Juan Rabindrana Cisneros García
Dra. Laura Patricia Murguía Goebel
Dr. Luis de Jesús Hernández Doubleday
Dra. María Fernanda Vásquez Palma
Dr. Mario Castillo Freyre
Dra. Marta Gonzalo Quiroga
Dr. Porfirio Bayuelo Shoonehoff
Dr. Rafael Ibarra Garza
Dr. Ricarte Soler Mendizabal
Dr. Vicente Torre Delgadillo



DIRECCIÓN GENERAL
DE MEDIOS IMPRESOS






Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®

El prevalidador de CLAA es una herramienta que **cumple con los requisitos establecidos por el SAT**, brindando una función preventiva y de vigilancia en el proceso de archivos, previo a ser transmitidos al SAT, **garantizando al usuario y a la autoridad aduanera el cumplimiento de las normas aplicables.**

OFRECEMOS

 Servicio en las 49 aduanas del país.

 Soporte técnico las 24 horas del día los 365 días del año.

 Pago Electrónico con bancos.

 Actualización diaria de base de datos.

 Vinculación con autoridades aduaneras.

 Envío de actualizaciones, boletines y hojas informativas del SAT y AGA.

 Monitoreo de operaciones.

 Reportes y datos estadísticos.

***Tu tiempo y seguridad jurídica
son lo más importante para nosotros.***

www.claa.org.mx

siguenos en:



ClaaMexico



ClaaMx



Claa



ClaaMx

Nueva Jersey No. 14, Col. Nápoles, Benito Juárez, CDMX, C.P. 03810 Tels.: (55) 1107-8515 / 1107-8592

Editorial



ESPAÑOL

La figura del Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada es una propuesta que se originó desde la Coordinación Nacional de Síndicos del Contribuyente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo (CONCANACO SERVYTUR), ante la necesidad de que exista una representación autónoma, sin acceso a recursos públicos, que defienda los derechos de los empresarios con las autoridades fiscales.

Cada vez más organismos empresariales se están sumando a esta propuesta que busca Reformar el Código Fiscal de la Federación, para que la figura del Síndico del Contribuyente evolucione hacia la de un Ombudsman Fiscal, que coadyuve responsablemente a mejorar las políticas tributarias, e impulse la competitividad de los empresarios.

En ese sentido, otro tema que sin duda permitirá a los hombres de negocios ser más competitivos, principalmente con Estados Unidos, es el Decreto de Estímulos Fiscales para la Región Fronteriza Norte, el cual incluye a 43 municipios de 6 estados de la República Mexicana.

Con ello se tiene el objetivo de incentivar directamente el crecimiento económico del país al reducir el Impuesto al Valor Agregado (IVA) al 8%, lo que significa que se otorga un crédito fiscal del 50%. Este beneficio se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2018, y estará vigente por los años 2019 y 2020, para después ser sujeto a una revisión, por ello en esta nueva Edición de Trade Law & Customs Magazine, la "Revista Redactada por los Expertos en Comercio Exterior y Aduanas", se presenta un análisis a fondo de esta medida: contenido, implicaciones, requisitos, y ejecución.

Por otro lado, el Foro Internacional del Transporte informó que casi 90% de las mercancías que se comercializan a nivel mundial se transportan por vía marítima, y en 10 años la capacidad promedio de los barcos de carga se duplicó. Adicionalmente, México une a más de 145 países y 490 destinos internacionales, cuenta con 102 puertos y 15 terminales fuera de puerto, 11,122 kilómetros de litorales, aunado a la privilegiada ubicación geográfica en la que se encuentra al colindar con Estados Unidos, y conectar el Océano Atlántico con el Océano Pacífico; todo ello genera que las actividades necesarias para mejorar el Sistema Portuario Mexicano, y facilitar el movimiento de las mercancías a través de sus puertos, sea un tema de interés, el cual es descrito en la presente Edición, incluyendo igualmente la visión internacional de los puertos más importantes del mundo.

Uno de ellos, el Puerto de Los Ángeles, California, ubicado en Estados Unidos, país que decidió no formar parte del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP, por sus siglas en inglés) y a raíz de su salida, se cambió a Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (TIPAT) y destaca que México, Australia, Canadá, Japón, Nueva Zelanda, Singapur, y Vietnam, ya han ratificado el Tratado, y gozarán de un tratamiento arancelario preferencial, ante esto, se puntualizan en 10 puntos las diversas dudas que pudieran surgir para alcanzar procedimientos correctos en la Certificación de Origen Válida.

Lo anterior muestra que los países trabajan por conseguir la liberalización arancelaria, principalmente a través de acuerdos y tratados comerciales, pero ligado a ello se encuentran las restricciones no arancelarias, como son las medidas sanitarias y fitosanitarias, tema que es abordado con el fin de encontrar un punto de equilibrio entre la protección y la apertura comercial.

ENGLISH

The Fiscal Ombudsman Figure from the Private Initiative is a proposition originated by the National Coordination of Representatives of the Taxpayer of the Confederation of National Chambers of Commerce, Services and Tourism (CONCANACO SERVYTUR), given the need to establish an autonomous representation, without access to public resources, that defends the rights of the businessmen with the tax authorities.

More business organizations are increasingly joining this proposal intended to Reform the Federal Fiscal Code in order to develop the figure of the Taxpayer Representative and transform it into the Fiscal Ombudsman Figure, which shall be able to contribute responsibly to the improvement of tax policies and encourage the competitiveness of the businessmen.

In this context, the Fiscal Incentive Decree for the Northern Border Region is another matter that shall certainly encourage the businessmen to be more competitive with each other, specially in the United States. This decree involves 43 municipalities from 6 Mexican States.

Consequently, it is intended to encourage directly the economic growth of the country by reducing the Value-Added Tax (VAT) by 8%, granting a fiscal credit by 50%. This benefit was published on the Official Journal of the Federation on December 31st, 2018, and it shall be valid from 2019 to 2020 in order to be subsequently subject to an examination, therefore, in this new Edition of Trade Law & Customs Magazine, the "Prominent Magazine according to the Experts in Foreign Trade and Customs", an exhaustive analysis if this measure is presented: content, implications, requirements and implementation.

On the other hand, the International Transport Forum established that approximately the 90% of the goods globally traded are transported by sea and, during these 10 years, the average capacity of the cargo ships was doubled. Additionally, Mexico connects more than 145 countries and 490 international destinations, it has 102 ports and 15 out-of-port terminals, 11,122 kilometers of coastlines combined with the exceptional geographical location by neighbouring with the United States and by connecting the Atlantic Ocean with the Pacific Ocean; which generates all activities required to improve the Mexican Port System and facilitate the transportation of the goods through their ports, which is an interesting matter that is described in this Edition, including the international vision of the most important ports in the world.

One of them, the Port of Los Angeles, California, established in the United States, a country that decided not to be part of the Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement (TPP), and derived from its decision, it changed into the Comprehensive and Progressive Agreement for the Trans-Pacific Partnership (CPTPP) and it emphasizes that Mexico, Australia, Canada, Japan, New Zealand, Singapore and Vietnam have already validated the Agreement, and they shall benefit from a preferential tariff treatment. Given this situation, the different questions that may be presented are emphasized in 10 points in order to achieve the correct procedures in the Valid Certification of Origin.

The part aforementioned proves that these countries are contributing to the accomplishment of the tariff liberalization mainly by trade agreements and treaties, however, there are non-tariff restrictions as well, such as the sanitary and phytosanitary measures, which is a matter included in order to find a balance point between protection and trade opening.



Servicios logísticos y portuarios de alto valor

Desde Manzanillo, conectamos tu empresa con el mundo entero



OCUPA®

Terminal multipropósito especialista en el manejo de contenedores, carga general, carga proyecto y carga LCL.



IA LOGISTICS®

Asesoría y diseño de cadenas de suministro: servicios puerta - puerta, flete marítimo, transporte terrestre, maniobras y entrega justo a tiempo.



FRIMAN®

Manejo de mercancía seca y refrigerada de importación con punto de inspección Fito y Zoosanitario, almacenes para carga LCL con capacidad de 4,000 m².



ALMAN®

Depósito fiscal y almacén nacional certificado en servicios Cross Dock, centro de distribución y almacenamiento de todo tipo de mercancía.



TRANSPORTES MANZANILLO®

Transporte terrestre de contenedores, carga general, peligrosa, refrigerada y sobredimensionada.

Conoce más en: www.grupoocupa.com.mx



Índice



12

Trade & Law News

PUERTO LÁZARO CÁRDENAS

API PROGRESO

T-MEC

CEPAL

EXPORTACIONES MÉXICO

EVENTOS

Contecon Manzanillo Celebra su Quinto Aniversario

Contecon Manzanillo Celebrates
its Fifth Anniversary



16

Artículos

18

Medidas Sanitarias y Fitosanitarias: el Delicado Balance entre la Protección y la Liberalización Comercial

Sanitary and Phytosanitary Measures:
The Delicate Balance between the Trade
Liberalization and Protection

MTRO. RUBISEL VELÁZQUEZ LUGO



28

Los Puertos Marítimos y su Papel en México

Seaports and their Function in Mexico

DR. LUIS JAVIER CENDEJAS MENESES



62

Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada para ser más Competitivos

Fiscal Ombudsman From the Private Initiative in Order to Become More Competitive

DR. OCTAVIO DE LA TORRE DE STÉFFANO



84



Análisis del Estímulo Fiscal para el IVA en la Región Fronteriza Norte

Analysis of the Fiscal VAT Incentive in the Northern Border Region

MTRO. MIGUEL ÁNGEL GUILLÉN DE LEÓN



UBICA TU IDIOMA



Español

English



FIND YOUR LANGUAGE

50

El Principio de Presunción de Inocencia en el Derecho Aduanero

The Principle of Presumption of Innocence in Customs Law

MTRO. GERARDO MEJORADO RUIZ



72



Nuevos Mercados para México por el TIPAT y los Procedimientos Correctos en la Certificación de Origen Válida

New Markets for Mexico provided by the CPTPP and the Correct Procedures in the Valid Certification of Origin

MTRO. RICARDO MÉNDEZ CASTRO



98

Valor Agregado en la Deslocalización Global: El caso del T-MEC

Added Value in Global Delocalization: The case of the USMCA

DR. JUAN ILICH PÉREZ GARCÍA



PUERTO LÁZARO CÁRDENAS

Puertos de Lázaro Cárdenas y Ensenada Fortalecen y Dinamismo en el Despacho de Mercancías

API PROGRESO

Conoce el Perfil del Nuevo Director de API Progreso

T-MEC

Empresarios de EUA crean Coalición para Exigir a su Senado Aprobación del T-MEC

CEPAL

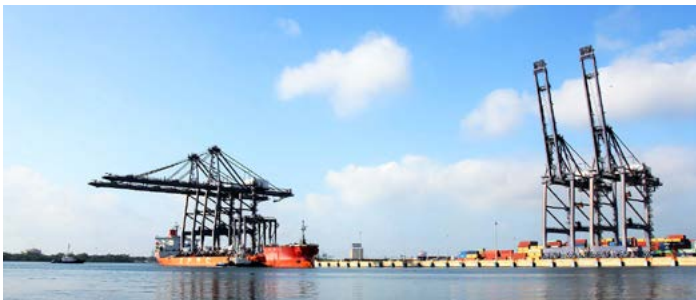
Puerto de Manzanillo podría Alcanzar el Tercer Lugar a Nivel Latinoamérica en el Ranking de la CEPAL

EXPORTACIONES MÉXICO

Mayor Incremento en Exportaciones desde 2011

1

PUERTO LÁZARO CÁRDENAS



Puertos de Lázaro Cárdenas y Ensenada Fortalecen Dinamismo en el Despacho de Mercancías

Con el objetivo de incrementar y fortalecer el dinamismo, eficiencia y rapidez en el despacho de mercancías, consiguiendo los tiempos más competitivos del mercado, otorgando una mayor productividad a la atención de los buques y aumentando mayormente la capacidad de operación, partieron del Puerto de Lázaro Cárdenas 2 grúas de pórtico Súper Post Panamax y 2 más del tipo RTG de la Terminal Especializada de Contenedores I, pertenecientes a la empresa Hutchison Ports LCT, las cuales se dirigen en el buque Zhen Hua 32, a la Terminal del Puerto de Ensenada (Ensenada International Terminal -EIT-).

Recordar que se trabaja en la primera etapa de ampliación del muelle de la EIT, donde se construyen 150 metros adicionales, lo que incrementaría la carga movilizada por el puerto. También, esto ayudaría a mejorar la conexión de transbordo entre los 2 puertos, así como la gran capacidad de almacenamiento y traslado de mercancía. Cabe destacar que el equipo portuario que tiene Hutchison Ports LCT es de última generación, posicionándola como la segunda terminal más importante de toda América. Finalmente, esta colaboración continúa ubicando a Lázaro Cárdenas como la plataforma logística ideal para el comercio global.

The Port of Lázaro Cárdenas and the Port of Ensenada Reinforce the Dynamism in the Clearance of Products

In order to increase and reinforce the dynamism, efficiency and pace in the clearance of products by achieving the most competitive times in the market, providing a greater productivity to the ships and increasing the functional capacity, 2 Super Post Panamax gantry cranes departed the Port of Lázaro Cárdenas and 2 RTG gantry cranes departed the Special terminal for Containers I, belonging to the hutchison Ports LCT company, which are being transported at the Zhen Hua 32 ship to the Terminal of the Port of Ensenada (Ensenada International Terminal -EIT-).

We should remember that the first expansion phase of the quay of EIT is being implemented, where 150 additional meters are being constructed, which would increase the freight moved by the Port. In addition, this implementation would be useful to improve the transshipment connection between both ports, as well as the great storage and transfer capacity of the products. It should be mentioned as well that the port equipment of Hutchison Ports LCT is the state-of-the-art, which makes it the second most important terminal in America. Finally, this collaboration continues representing the reason why the Port of Lázaro Cárdenas is the perfect logistic platform for global trade.



2

API PROGRESO



Conoce el Perfil del Nuevo Director de API Progreso

Como parte de los cambios estructurales de la nueva Administración Federal, el consejo de la entidad sostuvo una reunión extraordinaria en la que se decidió nombrar de manera oficial como nuevo Director General de la Administración Portuaria Integral (API) de Progreso, al Lic. Agustín Jorge Arroyo Toledo, en sustitución del Ing. Raúl Torre Gamboa. Recordar que Arroyo Toledo ocupa por segunda vez dicho cargo, ya que fue el director de API Progreso en el período de 1995 al 2001, y en este tiempo ayudó a que Progreso se posicionara como la plataforma logística más importante del sureste mexicano, y en esta nueva etapa trabajará en conjunto con todos los actores para impulsar el desarrollo del Puerto de Progreso.

Algunos de los cargos y títulos que destacan de su trayectoria profesional y académica son: Licenciado en Administración de Empresas egresado del ITAM; Director de logística y materiales en una empresa de prepolímeros del Grupo Alfa; Gerente de productos químicos y plaguicidas de FERTIMEX; Director comercial de la Paraestatal CORDEMEX; y Director comercial y de Desarrollo de Nuevos Negocios para América Latina de Grupo Hutchison Ports.

Learn about the Profile of the New CEO of CPA Progreso

As part of the structural changes of the new Federal Administration, the council of the agency had an outstanding meeting, in which they arranged to officially assign Mr. Agustín Jorge Arroyo Toledo as the new CEO of the Comprehensive Port Administration (CPA) Progreso, as Mr. Raúl Torre Gamboa was being replaced by him. We should remember that Arroyo Toledo occupies this position for a second time, since he was the CEO of CPA Progreso from 1995 to 2001, and during this period, he encouraged Progreso to be ranked as the most important logistics platform of the Mexican Southeastern region, and during this new phase, he shall cooperate with all agents to encourage the development of the Port of Progreso.

Some of his prominent positions and qualifications acquired during his professional and academic career are: Bachelor's Degree in Business Administration granted by ITAM (Mexico Autonomous Institute of Technology); Logistics and Materials Manager in a company focused on prepolymers from Alpha Group; Manager of chemical products and pesticides from FERTIMEX; Sales Manager of Public CORDEMEX; and Sales Manager in charge of the development of new businesses for Latin America from the Hutchison Ports Group.



T - MEC

Empresarios de EUA crean Coalición para Exigir a su Senado Aprobación del T-MEC

A raíz de la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), la relación comercial de EUA con México y Canadá se incrementó considerablemente, lo que ha favorecido e impulsado la economía de EUA durante más de 2 décadas, por ello alrededor de 200 empresas y asociaciones de todos los sectores productivos, crearon una coalición para exigir al Congreso de EUA, que aprueben el Tratado entre México, EUA, y Canadá (T-MEC) o USMCA, por sus siglas en inglés, y lo hagan a la brevedad, informó Tom Donohue, presidente y director general de la Cámara de Comercio de EUA.

El TLCAN permite a EUA intercambiar más de 3,500 millones de dólares en bienes y servicios con México y Canadá todos los días, y uno de los beneficios más importantes es que se generan y mantienen 11 millones de empleos en dicho país; destaca que 49 estados de EUA consideran a Canadá o México como uno de sus 3 principales mercados de exportación de mercancías, debido a esto la Cámara de Comercio de EUA desea preservar y fortalecer los beneficios de estos lazos comerciales y llevar la relación comercial al Siglo XXI.

The US Business Owners Create a Coalition to Demand the Approval of the USMCA to their Senate

Derived from the entry into force of the North American Free Trade Agreement (NAFTA), the commercial relationship between Mexico, the United States and Canada has significantly increased, which has facilitated and encouraged the US economy during more than 2 decades, therefore, approximately 200 companies and associations from all productive sectors created a coalition to demand the approval of the United States-Mexico-Canada Agreement to the US Congress as soon as possible, informed Tom Donohue, the President and General manager of the US Chamber of Commerce.

NAFTA enables the United States to exchange more than 3,500 million US dollars in goods and services with Mexico and Canada everyday, and one of the most important benefits is the creation and maintenance of 11 million jobs in this country; it is emphasized that 49 US states consider Canada or Mexico as one of their 3 main markets that export goods, and due to this fact, the US Chamber of Commerce wants to preserve and reinforce the benefits of these commercial links and take this commercial relationship to the 21st Century.



PUERTO LÁZARO CÁRDENAS
Puertos de Lázaro Cárdenas y Ensenada Fortalecen Dinamismo en el Despacho de Mercancías

API PROGRESO
Conoce el Perfil del Nuevo Director de API Progreso

T - MEC
Empresarios de EUA crean Coalición para Exigir a su Senado Aprobación del T-MEC

CEPAL
Puerto de Manzanillo podría Alcanzar el Tercer Lugar a Nivel Latinoamérica en el Ranking de la CEPAL

EXPORTACIONES MÉXICO
Mayor Incremento en Exportaciones desde 2011

Puerto de Manzanillo podría Alcanzar el Tercer Lugar a Nivel Latinoamérica en el Ranking de la CEPAL

4

CEPAL



Según la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, el Puerto de Manzanillo cerró el 2018 con un total de 3,078,513 TEUs (Unidad equivalente a 20 pies) movilizados. Manejar esta cifra lo posiciona nuevamente como el Puerto número uno de todo el país, si sumamos la actividad de los Puertos de Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira, juntos no llegan a las cifras que maneja Manzanillo. En 2017 fue el cuarto Puerto a nivel Latinoamérica y seguramente con estas cifras alcanzará el tercer lugar en el ranking de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), porque el Puerto de Balboa de Panamá, que se ubicó en el tercer lugar con 2.9 millones TEUs en 2017, para 2018 tuvo un retroceso del 29.3% y alcanzó los 2,054,037 TEUs, informó la Autoridad Marítima de Panamá.

Recordar que de enero a noviembre del 2018, según informó la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, los puertos mexicanos movilizaron 6,365,000 TEUs, donde Manzanillo manejó 50% de esta cifra. Finalmente, en cuanto a las estimaciones realizadas por Contecon Manzanillo, esperan que el movimiento de contenedores en el Puerto de Manzanillo crezca a un ritmo de entre 5 y 8%, con ello se alcanzarían 4,200,000 TEUs movilizados para finales de 2022.

The Port of Manzanillo Might Reach the Third Position within the ranking of CEPAL at the Latin American Level

According to the Comprehensive Port Administration of Manzanillo, the Port of Manzanillo concluded 2018 with 3,078,513 mobilized TEUs (Twenty-foot Equivalent Units). These numbers position Manzanillo as the Port number one once again in the entire country, if we consider the activities performed at the Ports of Lázaro Cárdenas, Veracruz and Altamira, which do not reach collaboratively the numbers achieved by Manzanillo. In 2017, it was ranked at the fourth position at the Latin American level, and due to these numbers, it will certainly reach the third position within the ranking of the United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (UNECLAC), since the Panamanian Port of Balboa, which was ranked at the third position with 2.9 million TEUs in 2017, had a setback of 29.3% by 2018 and it reached 2,054,037 TEUs, as it was informed by the Panama Maritime Authority.

According to the General Coordination of Ports and Merchant Marine, we should remember that, from January to November 2018, the Mexican Ports mobilized 6,365,000 TEUs, in which Manzanillo handled the 50% of these numbers. Finally, regarding the calculations made by Contecon Manzanillo, they expect the movement of containers at the Port of Manzanillo to increase by 5% or 8% in order to achieve 4,200,000 mobilized TEUs by the end of 2022.

EXPORTACIONES MÉXICO



Mayor Incremento en Exportaciones desde 2011

Acorde a información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el valor de las exportaciones mexicanas durante 2018 alcanzó 450,572 millones de dólares (mdd), lo que representó un crecimiento del 10.1% en comparación con 2017, esto a su vez significó el mayor aumento desde 2011, cuando el incremento llegó al 17.1%. Destaca que las exportaciones extractivas subieron 14.8%; las manufactureras 9.1% (las automotrices 12.2%); y las agropecuarias 2.7%. Del total de envíos al exterior 30,572 mdd correspondió a exportaciones petroleras, un crecimiento interanual del 29%.

Por su parte, las importaciones mexicanas llegaron a 464,277 mdd, lo que significó un crecimiento del 10.4% respecto al 2017. Desglosando las importaciones se tiene que: 355,280 mdd correspondió a bienes intermedios; 63,111 mdd a bienes de consumo; 53,761 mdd a petroleras; y 45,885 mdd a bienes de capital. En resumen, México tuvo en 2018 un déficit comercial de 13,704 mdd, derivado del déficit de la balanza petrolera el cual marcó 23,189 mdd, mientras que la balanza no petrolera tuvo un superávit de 9,485 mdd.

Further Increase Regarding Exports since 2011

According to the information from provided by the National Institute of Statistics and Geography (INEGI), in 2018, the value of the Mexican exports reached 450,572 million US dollars, which represented an increase by 10.1% compared with 2017, and which represented the highest increase since 2011, when it reached a 17.1%. It is emphasized that the extractive exports increased by 14.8%; the manufacturing exports by 9.1% (the automotive exports by 12.2%); and the farming exports by 2.7%. From the total deliveries to abroad, 30,572 million US dollars corresponded to oil exports, an inter-annual increase by 29%.

On the other hand, the Mexican imports reached 464,277 million US dollars, which represented an increase by 10.4% in 2017. By breaking the imports down, the results are: 355,280 million US dollars corresponded to intermediate goods; 63,111 million US dollars to consumption goods; 53,761 million US dollars to oil companies; and 45,885 million US dollars to capital goods. In summary, in 2018, Mexico had a commercial deficit of 13,704 million US dollars derived from the oil-rich balance deficit, which recorded 23,189 million US dollars, as the non-oil-rich balance had a surplus of 9,485 million US dollars.



Carga general



Carga perecedera



Mensajería



Animales vivos



Puntualidad



Calidad



Eficiencia



Servicio



CDMX 5133-1107 ext. 1318,1376
Lada sin costo 01-800-327-8727



supervisorcarga@eromar.com.mx



eromarcarga.com

Contamos con el 100%
de entregas exitosas

Restricciones en el envío
de mercancía peligrosa

Contecon Manzanillo celebra su

5 to

ANIVERSARIO

Contecon Manzanillo
Celebrates its Fifth Anniversary

En el Puerto de Manzanillo, el 5 de Agosto de 2013, Contecon Manzanillo, que es subsidiaria de International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) empresa que tiene presencia en 32 terminales del mundo a lo largo de 4 continentes: África, Asia, Europa y América, comenzó sus actividades en la Terminal Especializada en Contenedores (TEC II), al recibir su primer buque para su operación.



Debido al exitoso funcionamiento durante este periodo, Contecon Manzanillo realizó de manera muy emotiva la celebración de su Quinto Aniversario, donde asistieron invitados especiales: líneas navieras, exportadores e importadores, agentes aduanales, freight forwarders, autoridades del medio portuario e invitados distinguidos; evento en el cual se profundizó en los resultados alcanzados durante este lustro de operaciones, mismos que no hubieran sido posible conseguir sin la sinergia y colaboración de todos los operadores comerciales de la región.



En su mensaje, Fortino Landeros, Director General de Contecon Manzanillo, explicó que el año en el cual iniciaron operaciones, movilizaron 26,802 TEUs (Unidad equivalente a 20 pies), y para 2018 el Puerto de Manzanillo manejó 3,078,513 TEUs, lo que representó un crecimiento del 45%, y en ese mismo lapso, Contecon Manzanillo alcanzó la cifra de 946,109 TEUs, lo que significó 30% del volumen total del Puerto colimense, ante dichas estadísticas destacó que: *“el crecimiento del Puerto lo ha tenido a través de Contecon”*.



At the Port of Manzanillo, on August 5th of 2013, Contecon, a subsidiary company of International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), with footprint in 32 terminals throughout 4 continents (Africa, Asia, Europe and America) started operating the Especialized Container Terminal II (TEC II) by receiving its first ship.

Contecon Manzanillo celebrated this achievement during its 5th anniversary with very special guests such like: steamship lines, exporters and importers, customs brokers, freight forwarders, port authorities and government distinguished guests. The success could not have been a reality without the synergy and collaboration among all parties.

During his speech, Fortino Landeros, CEO of Contecon, explained that, during the first year of operation, a total of 26,802 TEUs (Twenty Foot Equivalent Unit) were moved, and in 2018, the Port of Manzanillo handled 3,078,513 TEUs, out of which 946,109 TEUs belonged to Contecon (30% of the total). Considering these figures, he emphasized that: *“The development of this Port has been possible thanks to Contecon”*.

"En Contecon Manzanillo contribuimos al crecimiento portuario de Manzanillo incorporando estándares de eficiencia, rentabilidad y sustentabilidad en nuestros servicios, generando valor a nuestros clientes, colaboradores y accionistas; comprometidos con el desarrollo social y económico del país"



También el Director General de Contecon Manzanillo recordó que ICTSI tiene amplia experiencia en cuanto al desarrollo y correcto funcionamiento de terminales, porque en el Continente Americano cuenta con terminales ubicadas en: Guayaquil, Ecuador; Suape, Brasil; Honduras; Argentina; Colombia y por supuesto en Manzanillo, México; pero el proceso para establecerse en el Puerto de Manzanillo se remonta a noviembre de 2009, cuando ICTSI ganó el derecho de construir, equipar y operar la TEC II por 34 años. Para enero de 2010 se estableció Contecon Manzanillo, meses después se firmó el contrato entre la Administración Portuaria Integral (API) de Manzanillo y Contecon, y a finales del 2010 se comenzó la construcción de la Terminal Especializada en Contenedores II.

"Sin duda estos primeros 5 años hemos vivido grandes retos, pero gracias al apoyo de nuestros clientes los superamos. Tenemos muchas áreas de oportunidad para continuar mejorando la calidad de servicio y siempre con la mente abierta para escuchar comentarios y sugerencias. En Contecon nos estamos preparando para apoyar el crecimiento del Puerto de Manzanillo y de México."

Asimismo, Tomas de la Cuesta, encargado del área comercial de Contecon Manzanillo, reconoció a las líneas navieras que son líderes de los servicios en la TEC II tales como: MSC, CMA-CGM y COSCO Shipping, de igual manera a las navieras que integran cada uno de ellos: Hapag Lloyd, ONE, Maersk, Evergreen, Hyundai, PIL, Wan Hai, Hambur Süd, OOCL, y APL., agradeció su confianza y destacó el trabajo que realizan: *"estos 5 años han representado grandes retos, los cuales nos han ayudado a crecer y optimizar la mayor parte de nuestros procesos, haciendo aún más ágil la operación de la mercancía. En Contecon Manzanillo, agradecemos tu preferencia y lealtad, reiterando el compromiso de seguir mejorando e innovando cada día para juntos hacer la diferencia."*

Fortino Landeros, espera que Contecon Manzanillo opere durante 2019 entre 1,200,000 y 1,300,000 TEUs, y para 2022 de 1,800,000 a 2,000,000 TEUs lo que sería alrededor de 45 a 50% del total de la carga del Puerto de Manzanillo. Pero este crecimiento va de la mano, según informó, de su plan de expansión que incluye la compra de 2 grúas de muelle y 5 de patio, el reacondicionamiento del área intermodal para elevar la carga en ferrocarril, el desarrollo de 360 metros adicionales de muelle y 13 hectáreas más de patios. Para 2021 y 2022, Contecon Manzanillo estaría impulsando la tercera etapa de la Terminal.



"At Contecon Manzanillo, we contribute to the port development of Manzanillo by integrating standards of efficiency, profitability, sustainability in our services, creating values for our clients, partners and shareholder, who are committed with the social and economic development of the country"

In addition, the CEO of Contecon Manzanillo reminded us that the ICTSI has an extensive experience regarding the development and proper operation of terminals, with operations in the Americas, located in: Honduras, Ecuador, Colombia, Argentina, Brazil, and of course in Manzanillo, Mexico. The process of concession started in November 2009, when ICTSI obtained the right to build, equip and operate the TEC II for 34 years. By January 2010, the company was already established, and some months later, the contract was signed. Finally, by the end of 2010, the construction began.

"Certainly, during these first 5 years, we have experienced great challenges, however, thanks to the support provided by our customers, we have been able to overcome and exceed. We have plenty of areas of opportunity to continue to improve the service quality and we are always open to suggestions and comments. At Contecon, we are constantly preparing ourselves to support the development of the Port of Manzanillo and Mexico in the years to come"

Additionally, Tomas de la Cuesta, CCO of Contecon Manzanillo, awarded shipping lines, leaders of the services calling the terminal (MSC, CMA-CGM & APL and COSCO), as well as honoring a special thanks to the VSA partners (Hapag Lloyd, ONE, Maersk, Evergreen, Hyundai, PIL, Wan Hai, Hambur Süd, OOCL). He thanked for their support:

"These 5 years have represented great challenges, which have encouraged us to grow and improve our processes, facilitating

our operation and service. At Contecon Manzanillo, we appreciate your preference and loyalty by reaffirming the commitment to keep improving and innovating our operations every day in order to make a difference together".

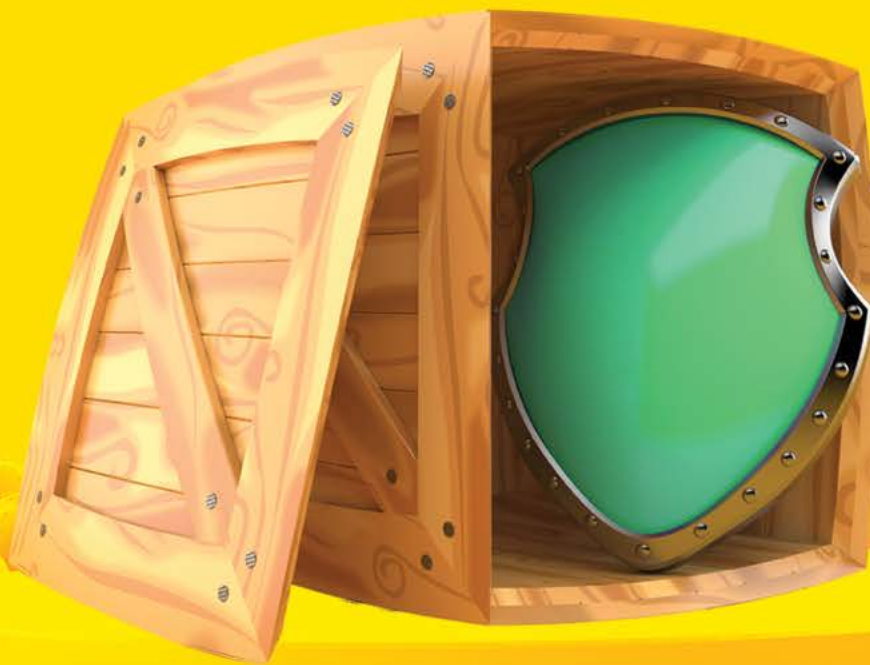
Fortino Landeros expects Contecon Manzanillo to operate between 1,200,000 and 1,300,000 TEUs during 2019, and between 1,800,000 to 2,000,000 TEUs by 2022, which would represent approximately 45 or 50% of the total throughput of the Port of Manzanillo. However, according to him, this development comes with the expansion plan, which includes the investment in new assets such like: 2 quay cranes, 5 yard cranes, the reconditioning of the intermodal area, the development of 360 additional quay length and 13 hectares of yard. In years 2021 and 2022, the company shall be developing the third phase of its Terminal.



Medidas Sanitarias y Fitosanitarias:

el Delicado Balance entre la Protección
y la Liberalización Comercial

MTRO. RUBISEL VELÁZQUEZ LUGO





MTRO. RUBISEL VELÁZQUEZ LUGO

Licenciado en Negocios Internacionales por el Instituto Politécnico Nacional (IPN). Maestro en Administración Pública y Privada por la Universidad de Ciencias Aplicadas de Bremen, en Alemania. Realizó diversas actividades en el Senado de la República y en la Embajada de la Unión Europea. Ha ocupado distintos cargos como funcionario público en la Dirección General de Reglas de Comercio Internacional de la Subsecretaría de Comercio Exterior de la Secretaría de Economía. Fue el negociador de los capítulos de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias y Política de Competencia en la Alianza del Pacífico, el Tratado de Integración Progresista de Asociación Transpacífico (TIPAT), la modernización del Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea (TLCUEM), y recientemente en la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Participó en las negociaciones con Jordania, Turquía, Cuba, Panamá, Brasil y Argentina, y colaboró activamente en el tema de Acero con Estados Unidos y organismos internacionales como la Organización Mundial del Comercio, la OCDE, el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, entre otras. Se desempeñó como Director General Adjunto de Reglas de Comercio Internacional a cargo de las negociaciones bilaterales y multilaterales en materia de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Política de Competencia y Problemática sobre Exceso de Capacidad de Acero en el mundo.

Bachelor's Degree in International Business granted by the Instituto Politécnico Nacional (IPN). Master's Degree in Public and Private Management granted by Bremen University of Applied Sciences, in Germany. He conducted several activities at the Mexican Senate and at the Embassy of the European Union. He has been in charge of several positions as public servant in the General Directorate for International Trade Rules of the Undersecretariat of Foreign Trade at the Secretariat of Economy. He was the lead negotiator of the chapters of Sanitary and Phytosanitary Measures and Competition Policy in the Pacific Alliance, the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), the modernization of the Free Trade Agreement between Mexico and the European Union (FTA EU-MX), and recently, in the modernization of the North American Free Trade Agreement (NAFTA). He participated in the trade negotiations with Jordan, Turkey, Cuba, Panama, Brazil and Argentina. In addition, he was actively following up the restrictions from the United States to Mexico on steel and aluminium and its development on international organizations, such as the World Trade Organization (WTO), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), among others. He served as Deputy Director General for International Trade Rules in charge of bilateral and multilateral negotiations on Sanitary and Phytosanitary Measures, Competition Policy and follow-up to the challenge of addressing Steel Excess Capacity in the world.

Sanitary and Phytosanitary Measures: The Delicate Balance between Trade Liberalization and Protection

En un entorno económico como en el que nos encontramos actualmente, los países tienden a buscar la manera de protegerse de la globalización y de la liberalización comercial.

Si bien los países están en una constante búsqueda de la liberalización arancelaria, principalmente a través de acuerdos comerciales, también es un hecho que acompañado de esta liberalización vienen las restricciones no arancelarias, como son las medidas sanitarias y fitosanitarias.

Pero, ¿qué son las medidas sanitarias y fitosanitarias? ¿Para qué sirven? ¿Quién las adopta? ¿Con qué propósito? A fin de entender un poco más sobre este tema, es necesario conocer la definición del Anexo A del Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la Organización Mundial del Comercio (Acuerdo MSF de la OMC) que establece lo siguiente:



“Medida sanitaria o fitosanitaria - Toda medida aplicada:

- Para proteger la salud y la vida de los animales o para preservar los vegetales en el territorio del Miembro de los riesgos resultantes de la entrada, radicación o propagación de plagas, enfermedades y organismos patógenos o portadores de enfermedades.
- Para proteger la vida y la salud de las personas y de los animales en el territorio del Miembro de los riesgos resultantes de la presencia de aditivos, contaminantes, toxinas u organismos patógenos en los productos alimenticios, las bebidas o los piensos.
- Para proteger la vida y la salud de las personas en el territorio del Miembro de los riesgos resultantes de enfermedades propagadas por animales, vegetales o productos de ellos derivados, o de la entrada, radicación o propagación de plagas.
- Para prevenir o limitar otros perjuicios en el territorio del Miembro resultantes de la entrada, radicación o propagación de plagas”.



In an economic environment as the one we are currently facing, countries tend to find a way to protect themselves against the globalization and trade liberalization.

As the countries are constantly searching for the liberalization of tariff, mainly by means of trade agreements, it is also a fact that the non-tariff restrictions come along with this liberalization, in the shape of sanitary and phytosanitary measures.

But, what are the sanitary and phytosanitary measures? What can we do with them? Who can implement them? What purpose do they have? In order to understand a little more about this matter, we need to know the definition of Annex A of the World Trade Organization Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures (WTO SPS Agreement), which reads as follows:

“Sanitary or phytosanitary measure — Any measure applied:

- To protect animal or plant life or health within the territory of the Member from risks arising from the entry, establishment or spread of pests, diseases, disease-carrying organisms or disease-causing organisms.
- To protect human or animal life or health within the territory of the Member from risks arising from additives, contaminants, toxins or disease-causing organisms in foods, beverages or feedstuffs.
- To protect human life or health within the territory of the Member from risks arising from diseases carried by animals, plants or products thereof, or from the entry, establishment or spread of pests.
- To prevent or limit other damage within the territory of the Member from the entry, establishment or spread of pests.”



Como se podrá notar, las medidas sanitarias y fitosanitarias son el medio para que los países, a través de sus autoridades sanitarias, puedan proteger su territorio de la presencia de enfermedades o plagas. Es muy común (¡y sumamente importante!) que una persona al ingresar a México, después de un periodo vacacional o viaje de trabajo, declare cualquier animal, mercancía de origen animal o vegetal que traiga como parte de su equipaje, a efecto de mitigar el riesgo de introducción de plagas y enfermedades como Fiebre Aftosa, Encefalopatía Espongiforme Bovina, Influenza Aviar, Gusano Barrenador del Ganado, Gorgojo Khapra, Mosca del Mediterráneo, Mosca Oriental de la Fruta, Mosca del Caribe, entre otras.



As we may notice, the sanitary and phytosanitary measures are the means for the countries, through their sanitary authorities, to protect their territory from diseases or pests. It is quite common (and extremely important!) that a person declares, after a holiday period or a business trip, any animal, animal product or plant product as part of its luggage, once this person has entered Mexico, for the purposes of reducing the risk of pests and diseases introduction such as Foot-and-Mouth Disease, Bovine Spongiform Encephalopathy, Avian Influenza, , Screwworm, Khapra Beetle, Mediterranean Fruit Fly, Oriental Fruit Fly, Caribbean Fly, among others.

“

Las medidas sanitarias y fitosanitarias son el medio para que los países, a través de sus autoridades sanitarias, puedan proteger su territorio de la presencia de enfermedades o plagas"



“

The sanitary and phytosanitary measures are the means for the countries, through their sanitary authorities, to protect their territory from diseases or pests"

Esto no sucede solamente en México, si no que es una práctica que la gran mayoría de los países llevan a cabo en sus puertos, aeropuertos y cruces fronterizos. El nivel de protección (reflejado mediante requisitos sanitarios y fitosanitarios) dependerá del estatus que cada país tenga respecto de las enfermedades y plagas como las que se mencionaron previamente.

A manera de analogía, tenemos 3 casas, la de Pepe, la de María y la de Raúl. En la casa de Pepe la gran mayoría de su familia se contagió de gripe. Pepe sufrió de un cambio brusco de temperatura y se enfermó contagiando a gran parte de su familia. En la casa de María, su hermano enfermó severamente de influenza y debido a la interacción diaria y las pocas precauciones que tomaron respecto de un posible contagio, no solamente el hermano de María tiene influenza, si no también sus 2 hermanas, la mamá y la propia María. Por otro lado, Raúl el vecino de María, se encuentra sano. Nadie de su familia presenta algún síntoma ni de gripe ni de influenza.

En un escenario en la que cada casa tiene un estatus diferente (mejor o peor) respecto de algunas enfermedades, cada casa tiene el derecho legítimo de establecer las medidas y precauciones que considere necesarias para evitar que estas enfermedades le sigan afectando o les puedan afectar. Lo lógico sería que, si algún miembro de la casa de Pepe y María quisiera visitar la casa de Raúl, éste tendría que cumplir las reglas y medidas de seguridad que fueron establecidas en la casa de Raúl.



“

Un país tiene el derecho legítimo de establecer un nivel de protección sanitario y fitosanitario que considere apropiado para evitar que alguna plaga o enfermedad entre, radique o se propague en su territorio"

“

A country has the legitimate right to establish an appropriate sanitary and phytosanitary protection in order to avoid the entrance, settling or dissemination of a pest or disease in its territory"

This is not a case that only occurs in Mexico, but it represents a practice performed by most of the countries in their ports, airports and border crossings. The protection level (reflected through sanitary and phytosanitary measures) shall depend on the conditions of each country regarding diseases and pests, as the ones mentioned above.

As an analogy, we have 3 houses, Pepe's house, Maria's house and Raul's house. At Pepe's house, most of his family contracted flu. Pepe suffered from a dramatic change of temperature and got sick, infecting the most part of his family. At Maria's house, her brother contracted serious influenza, and due to the daily interaction and the few precautions taken to prevent a possible infection, her two sisters, her mother and Maria contracted influenza as well. On the other hand, Raul, Maria's neighbor, is perfectly healthy. No member of his family presents any symptom of flu or influenza.

In a specific scenario, in which each house represent a different condition (better or worse) regarding certain diseases, every house has the legal right to establish the necessary measures and precautions to avoid the dissemination of these diseases. In case a member of Maria's house or Pepe's house would like to visit Raul's house, it would be evident that this individual would have to follow the security rules and measures established in Raul's house.



Así como se busca la protección contra enfermedades y plagas mediante las medidas sanitarias y fitosanitarias, éstas también pueden ser un medio para facilitar el comercio y lograr el acceso de productos agropecuarios"

En el ámbito comercial internacional, sucede lo mismo. Un país tiene el derecho legítimo de establecer un nivel de protección sanitario y fitosanitario que considere apropiado para evitar que alguna plaga o enfermedad entre, radique o se propague en su territorio. Este objetivo se puede alcanzar mediante la adopción de medidas sanitarias y fitosanitarias, sin embargo, para que se tenga el derecho de adoptar estas medidas, se debe cumplir un requisito indispensable: **¡la justificación técnica y científica!**

Los países que formamos parte de la OMC, estamos obligados al amparo del Acuerdo MSF de la OMC, a que nuestras medidas sanitarias y fitosanitarias estén de conformidad con las normas, directrices y recomendaciones internacionales o bien en una evaluación de riesgo apropiada a las circunstancias. Si esto no se cumple, podríamos estar violando nuestras obligaciones en virtud del Acuerdo y por lo tanto ser susceptibles a un panel de solución de diferencias.

Así como se busca la protección contra enfermedades y plagas mediante las medidas sanitarias y fitosanitarias, éstas también pueden ser un medio para facilitar el comercio y lograr el acceso de productos agropecuarios.



As the protection against diseases and pests is safeguarded by sanitary and phytosanitary measures, these measures may also represent the means to facilitate trade and achieve access to agricultural products"

The same analogy applies for the international commercial field. A country has the legitimate right to establish an appropriate sanitary and phytosanitary protection in order to avoid the entrance, settling or dissemination of a pest or disease in its territory. This objective may be accomplished by implementing sanitary and phytosanitary measures. However, in order to have the right to implement these measures, an essential requirement must be complied with: **the technical and scientific justification!**

The countries that take part in the WTO are required to comply with the SPS Agreement. This means that our sanitary and phytosanitary measures must comply with the international standards, guidelines and recommendations, or with a risk assessment as appropriate to the circumstances. If they are not complied with, we may violate the legal provisions of this Agreement and, hence face a potential litigation at WTO.

As the protection against diseases and pests is safeguarded by sanitary and phytosanitary measures, these measures may also represent the means to facilitate trade and achieve access to agricultural products.



Actualmente, existen dos principios fundamentales que buscan este objetivo: **los reconocimientos de equivalencia y de regionalización**. Para quienes no están familiarizados con estos conceptos, el primero (la equivalencia) busca que dos tratamientos o medidas que son efectivas para mitigar un riesgo determinado puedan ser reconocidas como equivalentes. Una plaga afecta al mango y dos tratamientos contra esa plaga pueden ser igual de efectivos. El país “A” deberá reconocer el principio de equivalencia si el país “B” logra demostrarle que su medida alcanza el mismo nivel de protección sanitario y fitosanitario que la medida adoptada por el país “A”.

En lo que se refiere al concepto de regionalización, el país “A” deberá reconocer este principio, si el país “B” logra otorgar todas las garantías que aseguren que su país o parte de su país (municipio, estado, provincia, etc.) es libre de alguna plaga o enfermedad o existe baja prevalencia de esa plaga o enfermedad.

Currently, there are 2 fundamental principles intended to accomplish this objective: **recognition of equivalence and regionalization**. For those that are not familiar with these concepts, the first one (equivalence) seeks that two different treatments or measures equally effective to reduce a specific risk, can be recognized as equivalent. A pest affects mango and two different treatments against this pest may be efficient. Country “A” must recognize the principle of equivalence if country “B” can prove that its measure reaches the same sanitary and phytosanitary protection level as the measure implemented by country “A”.

Concerning the concept of regionalization, country “A” must recognize this principle if country “B” can provide all guarantees that ensure that its country or a part of its country (city, state, province, etc.) is free of any pest or disease, or that this pest or disease has low prevalence.

It should be emphasized that Mexico has an extensive network of trade treaties and agreements, and most of them have provisions about Sanitary and Phytosanitary Measures which are intended to accomplish the delicate balance between trade liberalization and protection. The more clear the rules of the game are in terms of procedural matters, the fairer and more efficient the game shall be.

Es importante resaltar que México cuenta con una amplia red de tratados y acuerdos comerciales, de los cuales, la gran mayoría cuenta con disposiciones contenidas en un capítulo de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias que buscan lograr el delicado balance entre la protección y la liberación comercial. Entre más claras sean las reglas del juego en materia procedimental, más justo y efectivo será el mismo.



“

México ha incluido en sus procesos de modernización y negociación de nuevos tratados, capítulos de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias que logran el delicado balance entre la protección y la liberalización comercial”



“

Mexico has included, in its procedures for modernizing and negotiating new agreements, chapters of Sanitary and Phytosanitary Measures that accomplish the delicate balance between trade liberalization and protection”



En este sentido, México ha incluido en sus procesos de modernización y negociación de nuevos tratados, capítulos de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias que logran el delicado balance entre la protección y la liberación comercial. Por nombrar algunos, la Alianza del Pacífico, la modernización del Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea, el Tratado de Integración Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP, por sus siglas en inglés) y la recientemente modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), cambiando de nombre a T-MEC.



Para concluir, podemos decir que la desgravación arancelaria es la ventana al comercio, que a simple vista al cumplir con las reglas arancelarias se podría pensar que se ha logrado la apertura comercial, no obstante, si nos acercamos a esa ventana, nos podremos percatar que hay una ligera malla de seguridad, una especie de mosquitero. Esa malla casi imperceptible son las medidas sanitarias y fitosanitarias que de cumplirse pueden darnos el acceso completo a esa ventana comercial, pero que de ignorarse pueden restringirnos el comercio de nuestros productos a otros países y traernos consecuencias altamente negativas, no solamente por vulnerar nuestro estatus sanitario, sino también impactando en términos de acceso, de costos y de logística.



In this context, Mexico has included, in its procedures for modernizing and negotiating new agreements, chapters of Sanitary and Phytosanitary Measures that accomplish the delicate balance between trade liberalization and protection. Just to name a few, the Pacific Alliance, the modernization of the Free Trade Agreement between Mexico and the European Union, the Comprehensive and Progressive Agreement for the Trans-Pacific Partnership (CPTPP) and the recent modernization of the North American Free Trade Agreement (NAFTA), changing its formal name to USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement).



Finally, we can say that the reduction of tariff is the path to cross-border trading, which can make us think, at first sight, that the trade liberalization has been accomplished by complying with the tariff regulations. However, if we get close to this path, we may notice that there is a light safety net, such as a mosquito net. This net, almost unnoticeable, represent the sanitary and phytosanitary measures that may give us complete access to this trade path, if they are complied with. However, if they are ignored, they may restrict trade of goods to other countries, and they might bring highly negative consequences for damaging our sanitary status, as well as impacting trade in terms of access, costs and logistics.

BIBLIOGRAFÍA

Textos jurídicos OMC – Acuerdo MSF de la OMC.

Consultado en: https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/15sps_02_s.htm#annA

Página del Aeropuerto Internacional de la CDMX – SAGARPA SENASICA.

Consultado en: <https://www.aicm.com.mx/dependencias/sagarapa-senasica>



BIBLIOGRAPHY

Legal texts WTO – SPM Agreement of the WTO.

Consulted in: https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/15sps_02_s.htm#annA

Website of the International Airport o Mexico City – SAGARPA SENASICA.

Consulted in: <https://www.aicm.com.mx/dependencias/sagarapa-senasica>



TERMINAL DE USOS MÚLTIPLES



RECINTO FISCALIZADO CON PUNTO DE VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN FITOSANITARIA SENASICA (SAGARPA)



ALMACÉN NACIONAL



atpcomercial@atpaltamira.com.mx
www.atpaltamira.com.mx

comercial@istasa.com.mx
www.istasa.com.mx



Los Puertos Marítimos y su Papel en México

DR. LUIS JAVIER CENDEJAS MENESES





DR. LUIS JAVIER CENDEJAS MENESES

Licenciado en Negocios Internacionales titulado con Honores por la UPAEP. Maestro en Administración y Alta Dirección por la Universidad Iberoamericana. Doctor en Logística y Supply Chain Management por la UPAEP. Cuenta con los diplomados en: Tráfico y Aduanas Región NAFTA, y en TLC con la Unión Europea. Tiene 20 años de experiencia en comercio internacional con enfoque en aduanas y logística de la cadena de suministro, incluida la investigación/ análisis + desarrollo del mercado en negociación; implementación de estrategias de logística, con énfasis y alcance de modelos para la importación y exportación por vía aérea, terrestre, ferroviaria y marítima, desde y hacia México para el mundo a través de aduanas, incluyendo prototipos para administrar, predecir y simular proyectos. Ha participado en más de 1,500 proyectos de cadena de suministro en la región NAFTA. Docente en la maestría de Logística en las cátedras de logística internacional, aduanas y cadena de suministro. Miembro del comité académico de CENEVAL nacional (evaluación nacional) para la finalización de la revisión aplicable a la carrera de Comercio Internacional. En DICEX formó parte del grupo ganador del Premio Nacional de Exportación presentado por el Presidente de la República en 2016; y del Premio Noreste de Exportación COMCE Noreste. Actualmente es el Responsable de Relaciones Institucionales de DICEX Integral Trade.

Bachelors degree in International Business with honors from UPAEP. Master degree in Administration and Senior Management from the Universidad Iberoamericana. PHD in Logistics and Supply Chain Management by UPAEP. He has diplomas for studies in: Traffic and Customs NAFTA Region, and FTA with the European Union. He has 20 years of experience in international trade with a focus on customs and supply chain logistics, including research / analysis + market development in negotiation; implementation of logistics strategies, with emphasis and scope of models for import and export by air, land, rail and sea, to and from Mexico for the world through customs, including prototypes to manage, predict and simulate projects. He has participated in more than 1,500 supply chain projects in the NAFTA region. Logistics Professor with a chair in international logistics, customs and supply chain. Member of the academic committee of national CENEVAL (national evaluation) for the completion of the revision applicable to the International Trade career. At DICEX he was part of the winning group of the National Export Award presented by the President of the Republic in 2016; and the COMCE Northeast Export Award. He is currently Responsible of Institutional Relations of DICEX Integral Trade.

Seaports and their Function in Mexico



Cerca del **90% de las mercancías** que se comercializan a nivel mundial se transportan por vía marítima y en una década se duplicó la capacidad promedio de los barcos de carga, de acuerdo al Foro Internacional del Transporte, siendo los puertos quienes permiten realizar los intercambios.

Los puertos marítimos facilitan el comercio y ayudan a que los costos logísticos sean competitivos. Permiten que la mercancía se mueva sin tantos puntos de toque, generando que el proceso y la cadena de suministro sea más eficiente.

La ubicación geográfica de nuestro país, aunado a la cantidad de puertos activos otorga ventajas significativas en esta industria. México cuenta con 102 puertos y 15 terminales fuera de puerto, y estos están distribuidos en los 11,500 kilómetros de territorio nacional que nos conectan con más de 145 países, lo anterior acorde al Sistema Portuario Mexicano. En dichos puertos se realizan actividades comerciales, industriales, petroleras, pesqueras, turísticas, y además son utilizadas con fines militares (marina nacional).

Los puertos son localidades geográficas y unidades económicas de una localidad donde se ubican las terminales, las terminales son unidades operativas de un puerto, habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios.

Los puertos se clasifican en 2:

- 1. De altura.**
Atienden flujos marítimos nacionales e internacionales.
- 2. De cabotaje.**
Atienden movimientos marítimos únicamente entre puertos nacionales.



Approximately, the 90% of the products that are globally commercialized are transported by sea, and in one decade, the average capacity of the cargo ships was doubled, according to the International Transport Forum, the ports are the ones that allow the execution of the exchanges. The seaports facilitate trading and make the logistic costs more competitive. They allow the transportation of the products without several checkpoints, making the process and the supply chain more efficient.

The geographic location of Mexico, combined with the quantity of active ports, provides significant advantages in this industry. Mexico has 102 ports and 15 out-of-port terminals, and all of them are allocated within 11,500 national territory kilometers, which enable us to be connected with more than 145 countries, according to the Mexican Port System. At these ports, commercial, industrial, oil, fishing, touristic activities are performed, and they are used for military purposes (national navy).

The ports are geographical areas and economic units of a specific place where the terminals may be found, the terminals are operating units of a port, which are actively able to provide modal interchange and port services.

The ports are classified in 2:

- 1. High Ports.**
They handle national and international maritime flows.
- 2. Cabotage Port.**
They handle maritime movements only between national ports.



En México contamos con una muy buena infraestructura en las terminales portuarias de primer mundo como Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Veracruz en el Golfo de México/Atlántico"



De enero a agosto de 2018, la gestión de carga por puertos mexicanos llegó a 240,188,924 millones de toneladas, la de embarcaciones de carga a 25,807 unidades y, la de cruceros a 1,933 buques con 5,652,013 pasajeros. Las principales líneas navieras que prestan servicios regulares de contenedores desde y hacia México en los puertos especializados de contenedores son: MSC, Hapag-Lloyd, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd Line, CMA CGM, ZIM Container Service y Seaboard Marine.

En México contamos con una muy buena infraestructura en las terminales portuarias de primer mundo como Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Veracruz en el Golfo de México/Atlántico, un punto más para reiterar que los puertos en el país son una gran ventaja para ejecutar de manera eficaz y eficiente las cadenas de suministro del comercio exterior. Ahora la tarea es fomentar el crecimiento de esta industria año con año, cuidando que las entradas y salidas de mercancía sean funcionales y seguras.

La conectividad entre puertos es algo que debe estar en constante mejora para facilitar el movimiento de la mercancía tanto en el mar como en la tierra, y dentro de ello definir esquemas intermodales para establecer si la mercancía se mueve en tren o autotransporte por ejemplo.



In Mexico, we have a very efficient infrastructure at the first-world port terminals, as Lázaro Cárdenas at the Pacific and Veracruz in the Gulf/Atlantic of Mexico"

From January to August 2018, the freight management conducted by Mexican ports reached the 240,188,924 million tons, the cargo vessel management reached the 25,807 units and, the cruising management reached the 1,933 ships with 5,652,013 passengers. The main shipping lines that provide regular container services from/to Mexico at the specialized container ports are: MSC, Hapag-Lloyd, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd Line, CMA CGM, ZIM Container Service and Seaboard Marine.

In Mexico, we have a very efficient infrastructure at the first-world port terminals, as Lázaro Cárdenas at the Pacific and Veracruz in the Gulf/Atlantic of Mexico. This is an additional point to emphasize that the Mexican ports represent a significant advantage to implement foreign trade supply chains in a more efficient and successful manner. Now, our task is to encourage the growth of this industry every single year, making sure that the goods receipt and the goods issue are safe and functional.

The connectivity among ports must be constantly improved to facilitate the movement of products by sea or land, and, within this connectivity, intermodal schemes must be defined to establish, for example, the transportation of the products by rail or carrier.



Nuestro Sistema Portuario Nacional (SPN) se ha modernizado constantemente con una visión logística y de conectividad multimodal, donde las obras de infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria se integran más para responder a la creciente demanda del comercio nacional e internacional. Al día de hoy se ha incrementado la capacidad del SPN de 260 a más de 500 millones de toneladas"



De acuerdo al Sistema de Indicadores del Sistema Portuario Mexicano, el tiempo promedio de estadía de la carga contenerizada en puerto es de: **9 días en Altamira y Lázaro Cárdenas, 8 días en Manzanillo y Ensenada, y de 5 días en Veracruz.**

Nuestro Sistema Portuario Nacional (SPN) se ha modernizado constantemente con una visión logística y de conectividad multimodal, donde las obras de infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria se integran más para responder a la creciente demanda del comercio nacional e internacional. Al día de hoy se ha incrementado la capacidad del SPN de 260 a más de 500 millones de toneladas.

Se utilizó una inversión de 80,000 millones de pesos y con ello la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) trabaja en 25 proyectos portuarios y la construcción de 5 nuevos puertos en el Golfo de México: Matamoros, Seybaplaya, Tuxpan, Nuevo Puerto de Veracruz y de Ciudad del Carmen.

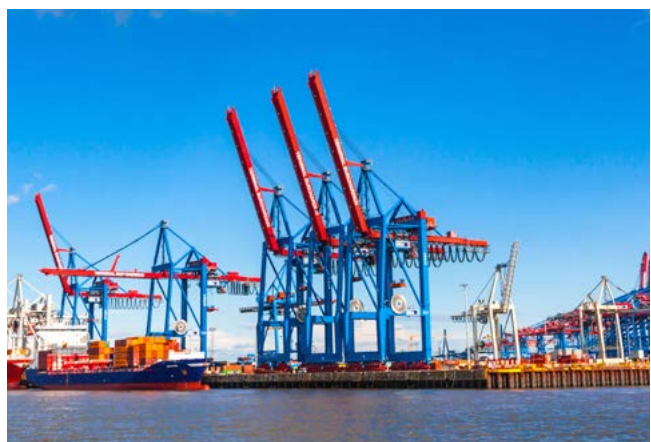


Our National Port System (NPS) has been constantly modernized with a vision towards logistics and multimodal connectivity, where the projects regarding port, road and rail infrastructures are more integrated in order to respond to the increasing demand of national and international trade. Currently, the capacity of the NPS has been increased from 260 to more than 500 million tons"

According to the Indicator System of the Mexican Port System, the average residence time of the cargo containerized at the port corresponds to: **9 days in Altamira and Lázaro Cárdenas, 8 days in Manzanillo and Ensenada, and 5 days in Veracruz.**

Our National Port System (NPS) has been constantly modernized with a vision towards logistics and multimodal connectivity, where the projects regarding port, road and rail infrastructures are more integrated in order to respond to the increasing demand of national and international trade. Currently, the capacity of the NPS has been increased from 260 to more than 500 million tons.

An investment of 80,000 million pesos was used by the Secretariat of Communications and Transports (SCT) to implement 25 port projects and the development of 5 new ports in the Gulf of Mexico: Matamoros, Seybaplaya, Tuxpan, New Port of Veracruz and Ciudad del Carmen.



SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



117 PUERTOS Y TERMINALES HABILITADOS

- 102 Puertos
- ✳ 15 Terminales fuera de puerto

SIMBOLOGÍA

- ★ Administración Portuaria Integral (Federal-SCT)
- ★ Administración Portuaria Integral (FONATUR)
- ★ Administración Portuaria Integral (Privada)
- ★ Administración Portuaria Integral (Estatad)

NOTAS:

- ★ El símbolo de las APIs Estatales no indica un puerto.
 - ✳ Puertos y terminales concesionados a las APIs Estatales.
 - Otros puertos concesionados a las APIs Federales.
 - ✳ Puertos y terminales no concesionados a una API.
 - ★ ★ ★ Los símbolos de las APIs Federales, APIs FONATUR la API Privada si indican un puerto.
- No incluye las concesiones de APIs otorgadas a empresas constituidas por gobiernos municipales.



PACÍFICO:
58 Puertos y Terminales

PACIFIC:
58 Ports and Terminals

GOLFO DE MÉXICO:
59 Puertos y Terminales

GULF OF MEXICO:
59 Ports and Terminals

Fuente: SCT.



NATIONAL PORT SYSTEM



The Port of Tuxpan is a strategic port for transporting containers and commercial cargo, since it is the nearest port to Mexico City and the automobile clusters from the Central region of the country. Nowadays, this port is able to receive ships with a capacity of 9,000 containers, which corresponds to more than 50,000 tons. The Port has been developed from an installed capacity of 13 to more than 24 million tons.

117 ACTIVE PORTS AND TERMINALS

- 102 Ports
- ✳ 15 Out-of-port Terminals

SYMBOLGY

- ★ Comprehensive Port Administration. (Federal-SCT)
- ★ Comprehensive Port Administration. (FONATUR)
- ★ Comprehensive Port Administration. (Private)
- ★ Comprehensive Port Administration. (State)

NOTES:

- ★ The symbol of the state CPAs (Comprehensive Port Administrations) does not establish a port.
 - ✳ Ports and terminals licensed to the state CPAs.
 - Other Ports licensed to the state CPAs.
 - ✳ Ports and terminals unlicensed to a CPA.
 - ★ ★ ★ The symbols of the federal CPAs, private FONATUR CPAs if they establish a
- The achievements of the CPAs granted to companies made of municipal governments are not included.

Source: SCT.

De acuerdo a El Financiero, nuestro país asumió la presidencia de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos (OEA) para el periodo 2016-2018. En 2017, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ubicó a Manzanillo como el 4° puerto más importante de América Latina, en movimiento de contenedores, y a los de Lázaro Cárdenas y Veracruz dentro de los primeros 15. En el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, México avanzó 18 posiciones en infraestructura portuaria, del lugar 75 en 2012 al 57 en 2017.

Entre los 5 principales puertos del país destacan: Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Ensenada. Estos 5 puertos están considerados en el presupuesto federal del año en curso. Del presupuesto de poco más de 6,850 millones de pesos (mdp) el 80.4% fue otorgado a la API Veracruz, con aproximadamente 5,512 millones de pesos, destinados a obras como el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas, el Libramiento Ferroviario Santa Fe, la nueva aduana y la continuación de la ampliación hacia su zona norte.

El siguiente puerto etiquetado es Lázaro Cárdenas, con 385 millones de pesos, para la construcción, instalación y puesta en funcionamiento de sistemas fotovoltaicos para energía eléctrica; la construcción del muelle y patio de uso público; y la construcción de plantas potabilizadoras.

Altamira con 261 millones de pesos para llevar a cabo las subestaciones eléctricas y líneas de transmisión. El Puerto de Manzanillo con el objetivo de hacer el Proyecto Correctivo y Protección de Subestructuras de Muelles de la Banda C, obtuvo 144 millones de pesos. Y Ensenada 83 millones de pesos para la ampliación del rompeolas del puerto en 400 metros y el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura portuaria de Ensenada y El Sauzal.



According to El Financiero, Mexico assumed the presidency of the Inter-American Committee on Ports of the Organization of American States (OAS) from 2016 to 2018. In 2017, the United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) ranked Manzanillo as the 4° most important port in Latin America regarding displacement of containers, and the ports of Lázaro Cárdenas and Veracruz were ranked within the first 15 positions. Regarding the Global Competitiveness Index of the World Economic Forum, Mexico progressed 18 positions concerning port infrastructure, from the 75 position in 2012 to the 57 position in 2017.

Among the 5 main Mexican ports, Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira and Ensenada are emphasized. These 5 ports are taken into consideration within the federal budget of this current year. From the budget of approximately 6,850 million pesos, the 80.4% was granted to the CPA Veracruz (Comprehensive Port Administration), with approximately 5,512 million pesos for certain projects, such as the development of the Logistic Activity Area, the Santa Fe Rail Beltway, the New Customs Office and the continuation of the extension towards its Northern zone.

The following marked port is the Port of Lázaro Cárdenas, with 385 million pesos for constructing, installing and establishing photovoltaic systems for electrical energy; constructing a public dock and yard; and constructing water treatment plants.

Altamira with 261 million pesos for implementing the electrical substations and drivelines. The Port of Manzanillo is intended to perform the Corrective Project and Protecting Substructures of Docks of Group C, and in obtained 144 million pesos. Finally, Ensenada with 83 million pesos for developing the breakwater of the port by 400 meters, and providing maintenance and reconstruction to the port infrastructure of Ensenada and El Sauzal.

“

En 2017, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ubicó a Manzanillo como el 4° puerto más importante de América Latina, en movimiento de contenedores, y a los de Lázaro Cárdenas y Veracruz dentro de los primeros 15"

“

In 2017, the United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) ranked Manzanillo as the 4° most important port in Latin America regarding displacement of containers, and the ports of Lázaro Cárdenas and Veracruz were ranked within the first 15 positions"

PUERTO DE MANZANILLO

PORT OF MANZANILLO

A continuación les platicamos un poco de cada uno de ellos:

PUERTO DE ENSENADA

Es un puerto de aguas profundas situado en la costa oeste de la región de Baja California, tan sólo a 110 kilómetros del estado de California. Dispone de terminales de carga y de pasajeros. Gestiona en promedio 191,000 TEUS (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies). Dispone de conexiones directas con 64 puertos en 28 países. La mayor parte de los buques que pasan por este puerto proceden de Asia, Norteamérica y Sudamérica.

En los últimos años las inversiones en el Puerto de Ensenada rondaron en los 2,000 millones de pesos y el movimiento de carga contenerizada creció en más de 100%, así como un 50% más de cruceros y 85% más en carga general.



We will be explaining some information about them hereunder:

PORT OF ENSENADA

It is a deep-water port located at the west coast of Baja California, only 110 kilometers away from California. It has cargo and passenger terminals. It manages approximately 191,000 TEUS (Twenty-foot Equivalent Unit). It has direct connections with 64 ports in 28 countries. The majority of ships that arrive at this port come from Asia, North America and South America.

In recent years, the investments in the Port of Ensenada were worth around 2,000 million pesos and the movement of containerized cargo increased more than 100%, as well an additional 50% regarding ships and an additional 85% regarding general cargo.



“

Está dotado de infraestructura y servicios para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos, es el centro logístico para la construcción del gasoducto Texas-Tuxpan, un negocio que por su magnitud alcanza a diferentes participantes en el puerto”



”

It is given with infrastructure and services to deal with cargoes that demands scale economies and high performances, it is the logistic center for constructing the Texas-Tuxpan gas pipeline, which is a business that involves several contributors in the port due to its magnitude”

PUERTO DE ALTAMIRA

Se encuentra en las costas del Golfo de México. Está conectado con 125 puertos, la mayoría a lo largo de la costa Atlántica. Sus conexiones con transporte terrestre y ferroviario enlazan el puerto con todo el norte y el interior del país, incluyendo ciudades tan importantes como Monterrey, Reynosa, Guadalajara y Ciudad de México.

Gestiona en promedio 684,930 TEUS, incluyendo carga seca y líquida, granel seco y líquido, petroquímicos, LNG, contenedores y carga rodada. La mitad de la carga tiene origen o destino en las zonas del norte como Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila, mientras que el 28% procede o tiene como destino las regiones centrales de San Luis Potosí, Zacatecas, Jalisco, Guanajuato y Querétaro. Está dotado de infraestructura y servicios para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos, es el centro logístico para la construcción del gasoducto Texas-Tuxpan, un negocio que por su magnitud alcanza a diferentes participantes en el puerto.



Imágenes recuperadas de: <https://www.puertoaltamira.com.mx/espi/0000001/inicio>



Images found in: <https://www.puertoaltamira.com.mx/espi/0000001/inicio>

PORT OF ALTAMIRA

It is located at the coasts of the Gulf of Mexico. It is connected with 125 ports, and most of them may be found throughout the Atlantic coast. Its connections with the land and rail transport connect the port with the entire Northern and Internal region of the country, including significant cities as Monterrey, Reynosa, Guadalajara and Mexico City.

It manages approximately 684,930 TEUS, including dry and liquid cargo, dry and liquid bulk, petrochemicals, LNG (Liquefied Natural Gas), containers and rolled cargo. Half of the cargo has an origin or destination to the Northern regions, such as Tamaulipas, Nuevo León and Coahuila, while the 28% of the cargo has an origin or destination to central regions, such as San Luis Potosí, Zacatecas, Jalisco, Guanajuato and Querétaro. It is given with infrastructure and services to deal with cargoes that demands scale economies and high performances, it is the logistic center for constructing the Texas-Tuxpan gas pipeline, which is a business that involves several contributors in the port due to its magnitude.

PUERTO DE VERACRUZ

El Puerto de Veracruz es el puerto del país más antiguo e históricamente más significativo. Y como primer puerto equipado para el transporte de automóviles, se ha convertido en uno de los puertos más importantes para la industria automotriz mexicana. Localizado también en la costa este, con acceso directo al Golfo de México, el Puerto de Veracruz gestiona en promedio 965,290 TEUS.

Posee gran diversidad en el movimiento de carga, ya que maneja contenedores, granel agrícola, granel mineral, carga general, fluidos y vehículos. La Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER) destaca que en 2012, el puerto movilizó más de 22 millones de toneladas, en comparación con las 17.3 millones de toneladas de 2010. Anualmente opera un promedio de 1,700 buques con importantes líneas navieras, enlazando a Veracruz con los principales puertos de Europa, Estados Unidos, América Latina y con Asia, a través del Canal de Panamá.

Con el Nuevo Puerto en Veracruz se cuadruplicará su capacidad instalada para pasar de 24 a más de 96 millones de toneladas.



El Puerto de Veracruz es el puerto del país más antiguo e históricamente más significativo



"Y como primer puerto equipado para el transporte de automóviles, se ha convertido en uno de los puertos más importantes para la industria automotriz mexicana"



The Port of Veracruz is historically the most ancient and significant port of the country. In addition, as the first port given with the equipment for transporting automobiles, it has become one of the most important ports for the Mexican automotive industry"

PORT OF VERACRUZ

The Port of Veracruz is historically the most ancient and significant port of the country. In addition, as the first port given with the equipment for transporting automobiles, it has become one of the most important ports for the Mexican automotive industry. It is located at the east coast as well, with direct access to the Gulf of Mexico, the Port of Veracruz manages approximately 965,290 TEUS.

It has a great diversity regarding the cargo movement, since it handles containers, agricultural bulk, mineral bulk, general cargo, liquids and vehicles. The Comprehensive Port Administration of Veracruz (CPAV) emphasizes that the port mobilized more than 22 million tons in 2012, compared with the 17.3 million tons in 2010. It operates annually approximately 1,700 ships with significant shipping lines, connecting Veracruz with the main ports in Europe, the United States, Latin America and Asia through the Panama Canal.

In cooperation with the new Port of Veracruz, its installed capacity for containing from 24 to more than 96 million tons shall be quadrupled.

PUERTO LÁZARO CÁRDENAS

El Puerto Lázaro Cárdenas ubicado en el estado de Michoacán y con 35 años de existencia, inició operaciones como un puerto industrial, pero con el paso del tiempo su actividad cambió a cargas comerciales. El puerto opera el 18% del total de la mercancía que se opera en todo el Sistema Portuario Nacional. Cuenta con accesos carreteros y ferroviarios, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, telefonía y combustible suficiente para satisfacer la demanda de la industria.

Está equipado y acondicionado para recibir buques post-panamax y gestiona carga en contenedores, carga seca y líquida. Además, se espera que el puerto actúe como una puerta de entrada alternativa al mercado estadounidense, debido a la congestión en puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos como Long Beach y Los Ángeles.

Cuenta ya con 3 nuevas terminales: de Contenedores II, de Granel Agrícola y la Especializada de Automóviles; en total se han concretado las 15 obras que correspondían a la modernización del puerto, lo que aumenta su capacidad instalada de 27 a 47 millones de toneladas al año.



Imágenes recuperadas de: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>



PORT OF LÁZARO CÁRDENAS

The Port of Lázaro Cárdenas located in Michoacán, and with more than 35 years of experience, initiated its operations as an industrial port, however, over the years, its activities were focused on commercial cargos. This port operates the 18% of the total products operated in the entire National Port System. It has road and rail accesses, high-voltage/medium-voltage/low-voltage electrical energy, telephony and fuel enough to satisfy the demand of the industry.

It is given with the proper equipment and prepared for receiving post-panamax ships, and it manages dry and liquid cargo in containers. In addition, the port is expected to work as an alternative entry to the US market, due to the traffic at the ports from the American Western Coast, such as Long Beach and Los Angeles.



It has already 3 new terminals: II for Containers, agricultural bulk, and the terminal specialized in vehicles; in total, the 15 projects that used to correspond to the port modernization have been finalized, which increases its installed capacity from 27 to 47 million tons every year.



Images found in: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>

“

La mayor parte de las importaciones destinadas a la zona central de México entran por este puerto, por su localización, funciona como un puerto principal para los importadores y exportadores asiáticos”



PUERTO DE MANZANILLO

Este es considerado el mayor puerto de México, situado en el estado de Colima a lo largo de la costa pacífica y en él se gestiona la carga del océano Pacífico del área de Ciudad de México. La mayor parte de las importaciones destinadas a la zona central de México entran por este puerto, por su localización, funciona como un puerto principal para los importadores y exportadores asiáticos.

En el Puerto de Manzanillo se concluyó la Terminal Especializada de Contenedores II y la construcción de la Terminal de Usos Múltiples, con 13.6 y 2.46 millones de toneladas de capacidad instalada, respectivamente. Además de la Terminal de Carga General y de Manejo de Automóviles para movilizar 1.4 millones de toneladas y 50,000 vehículos al año.

Con estas obras, Manzanillo alcanza más de 44 millones de toneladas de capacidad instalada. De igual manera concluyó la construcción del Túnel Ferroviario que permite un flujo de trenes al puerto las 24 horas al día. Los principales productos exportados incluyen cerveza, azúcar, cobre, tubos de acero, carbón y resina.



PORT OF MANZANILLO

This port is considered as the greatest port of Mexico, it is located in Colima throughout the Pacific Coast, and the cargo of the Pacific ocean from Mexico City is managed at this port. Most of the imports allocated to the Mexican central zone are introduced by this port for its location, it works as a main port for the Asian importers and exporters.

At the Port of Manzanillo, the Specialized Container Terminal II was completed, as well as the construction of the Multi-Purposes Terminal, with 13.6 and 2.46 million tons of installed capacity. In addition to the General-Cargo Terminal and the Car-Driving Terminal used for mobilizing 1.4 million tons and 50,000 vehicles every year.

With these projects, Manzanillo reaches more than 44 million tons of installed capacity. Additionally, it finalized the construction of the Railway Tunnel that enables trains to flow right to the port during the 24 hours a day. The main exported products include beer, sugar, copper, steel tubes, coal and resin.

“

Most of the imports allocated to the Mexican central zone are introduced by this port for its location, it works as a main port for the Asian importers and exporters”



OCUPACIÓN DE LAS TERMINALES DE CONTENEDORES DE ESTOS PUERTOS MENCIONADOS



	TEUS	Capacidad Estática (TEUS)	Ocupación del puerto (%)
Altamira	684,931	34,558	53
Lázaro Cárdenas	1,115,452	55,052	50
Manzanillo	2,218,045	44,344	80
Veracruz	857,709	31,000	42
Ensenada	191,708	7,500	57

Fuente: www.sela.org

* Las siglas TEU representan una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo expresada en contenedores.



ACTIVITY LEVEL OF THE CONTAINER TERMINALS OF THE PORTS AFOREMENTIONED

	TEUS	Static Capacity (TEUS)	Activities of the Port (%)
Altamira	684,931	34,558	53
Lázaro Cárdenas	1,115,452	55,052	50
Manzanillo	2,218,045	44,344	80
Veracruz	857,709	31,000	42
Ensenada	191,708	7,500	57

Source: www.sela.org

* TEU represents the unit of measure of inaccurate capacity of the maritime transport expressed in containers.

PROCESO DE IMPORTACIÓN DE MERCANCÍA A MÉXICO A TRAVÉS DE LA VÍA MARÍTIMA



Como todo, el proceso de importación tiene ciertos pasos a seguir para que todo fluya de manera correcta. Nosotros tenemos un procedimiento específico que te compartimos a continuación:

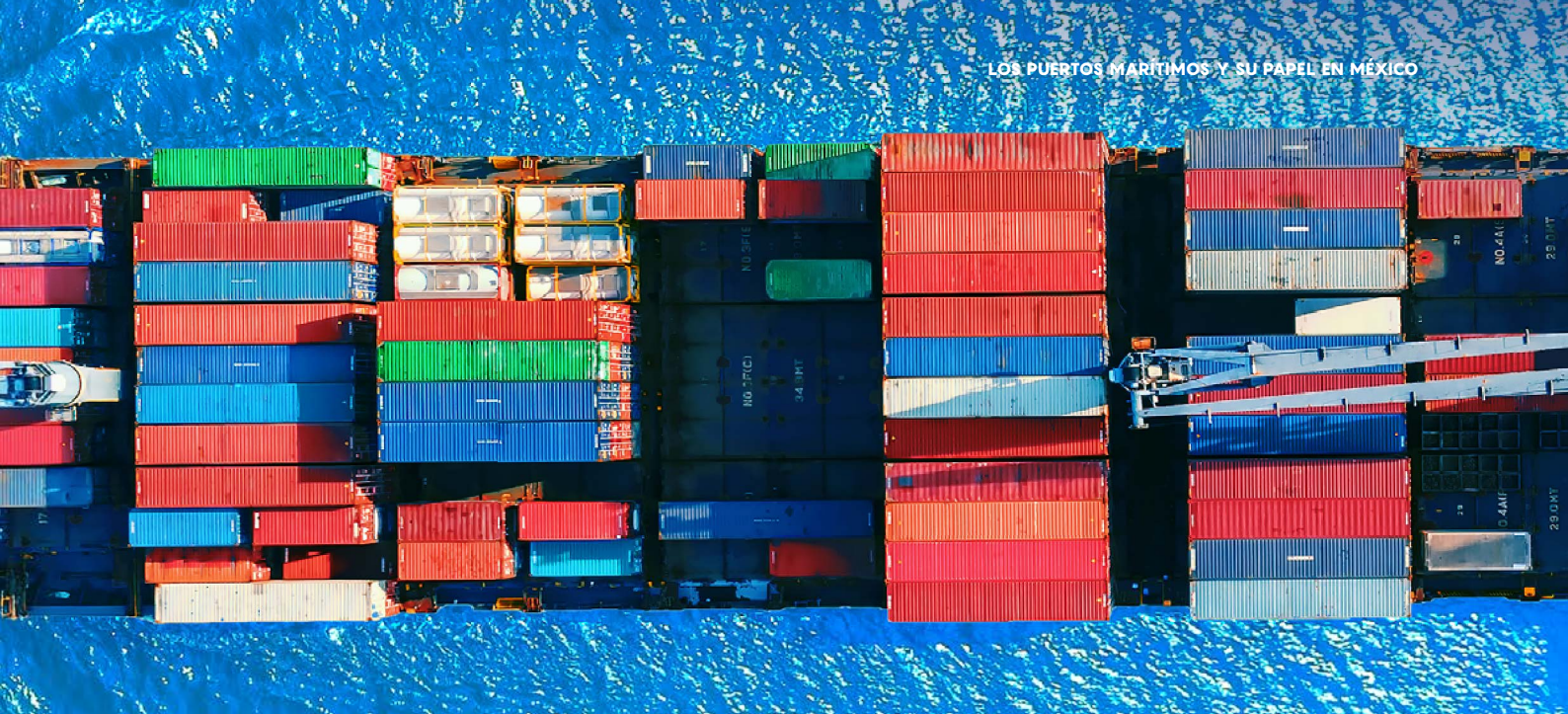
1. El cliente envía a COE (Centro de operaciones especiales) la ficha técnica de la mano con una muestra o fotografía, para realizar la clasificación arancelaria y valoración aduanal en embarque carga suelta LCL, o carga contenerizada FCL.
2. Inicia el traslado al puerto destino, es necesario que 3 días antes del arribo del cargamento sean enviados los documentos de transportación: Factura, Packing list, Bill of lading.
3. COE captura datos, se genera COVE y digitalización de información. Se envía el VoBo del pedimento, se envía la solicitud de gastos, y la programación de pagos.
4. El buque arriba al puerto, en donde inicia operación de descarga en el recinto fiscalizado. A partir de ese momento toma 3 días para ser liberada la carga y salga a destino final.
5. En el día 1 se hace revalidación por parte de la naviera, realizamos la solicitud de previo y GLOSA de expediente.
6. En el día 2 se hace la validación, pago de pedimento y solicitud de transporte.
7. La carga pasa a patio de reconocimiento previo, en donde el representante y el agente aduanal realizan la confrontación del cargamento.
8. El contenedor se cierra y regresa al patio de importación.
9. En el día 3 se realiza la maniobra de carga y se presenta en los 2 semáforos fiscales.
10. **La mercancía sale a su destino con el transportista asignado.**

PROCESS FOR IMPORTING PRODUCTS INTO MEXICO BY SEA

As any process, the import process has certain phases that must be complied in order to avoid any problem. We have a specific procedure described hereunder:



1. The client sends a data sheet of the hand with a sample or photography to the SOC (Special Operations Center) in order to perform a tariff classification and customs valuation in shipment, piece goods LCL, or containerized cargo FCL.
2. The transfer to the destination port begins, it is necessary to send the transport documents three days prior to the cargo arrival: Invoice, Packing list, Bill of lading.
3. The SOC captures the data, the COVE is created, as well as the digitization of information. The VoBo of the Form is sent, as well as the request for expenses and the payment planning.
4. The ship arrives at the port, where the unloading operation in an In-Bond facility begins. From that moment, 3 days are required to release the cargo and send it to the final destination.
5. During day 1, the shipping line performs a revalidation, we perform previously the request and the file GLOSS.
6. During day 2, the validation, form payment and transport request are performed.
7. The cargo is allocated to the preliminary recognition area, where the representative and the customs broker perform the cargo comparison.
8. The container is closed and returned to the import area.
9. During day 3, the loading operation is performed and it is presented in 2 fiscal indicators.
10. The products are sent to their destination with the shipping agent assigned.



Cabe mencionar que un cambio importante dado en la nueva Ley Aduanera referente a los puertos marítimos es el marcado en el artículo 14-A el cual indica lo siguiente:

Los particulares que tengan el uso o goce de un inmueble colindante con un recinto fiscal o de un inmueble ubicado dentro o colindante a un recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronteras, interiores de tráfico ferroviario o aéreo, podrán solicitar al Servicio de Administración Tributaria la autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en cuyo caso el inmueble donde se presten dichos servicios se denominará recinto fiscalizado.

Con este cambio en la ley se estaría logrando mayor competitividad del país debido a la posible mayor oferta de los recintos fiscalizados.

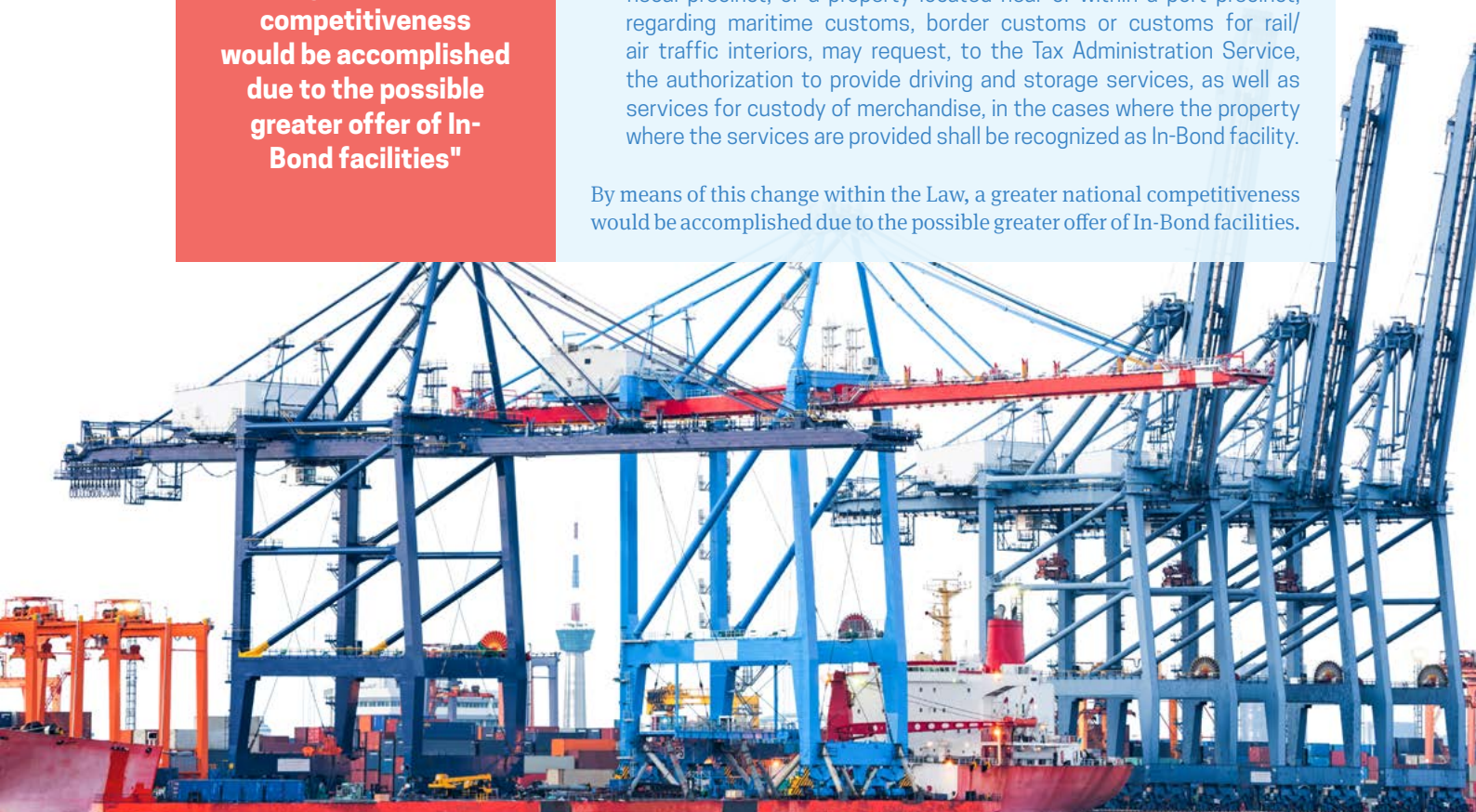
"Con este cambio en la ley se estaría logrando mayor competitividad del país debido a la posible mayor oferta de los recintos fiscalizados"

"By means of this change within the Law, a greater national competitiveness would be accomplished due to the possible greater offer of In-Bond facilities"

It should be mentioned that a significant change added into the new Customs Law, which concerns the seaports, is the one established in article 14-A, which establishes the following part:

The private individuals benefited with an adjacent property with a fiscal precinct, or a property located near or within a port precinct, regarding maritime customs, border customs or customs for rail/air traffic interiors, may request, to the Tax Administration Service, the authorization to provide driving and storage services, as well as services for custody of merchandise, in the cases where the property where the services are provided shall be recognized as In-Bond facility.

By means of this change within the Law, a greater national competitiveness would be accomplished due to the possible greater offer of In-Bond facilities.



LOS PRINCIPALES PUERTOS EN OTROS CONTINENTES

Si nos vamos a otras partes del mundo, estos son considerados dentro de los principales y más grandes puertos, no solo en tamaño sino también en actividad portuaria.

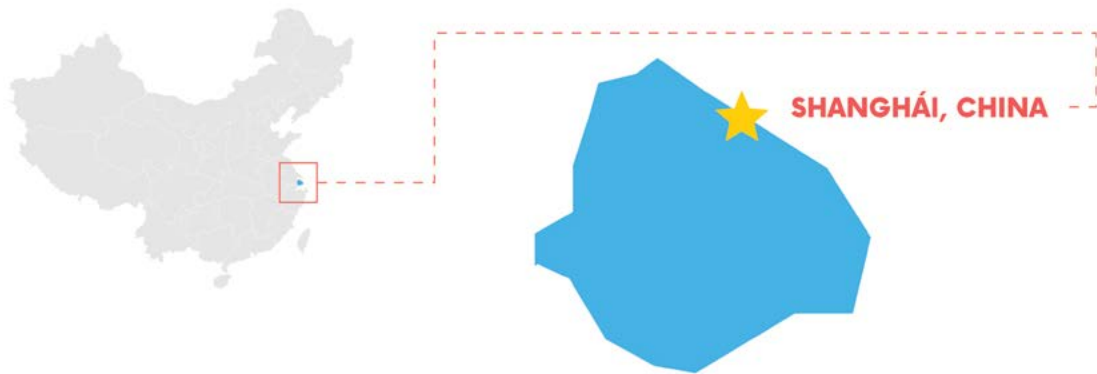


ASIA

SHANGHÁI, CHINA

Mueve en promedio 37.3 millones de TEUS.

El Puerto de Shanghái, situado en la municipalidad del mismo nombre, está compuesto por un puerto marítimo y un puerto fluvial. Se sitúa frente al mar de China, al este, y a la bahía de Hangzhou, al sur, comprendiendo también las desembocaduras de los ríos Yangtze, Huangpu y Qiantang. Es administrado por el grupo Shanghai International Port Group (SIPG, por sus siglas en inglés), que sustituyó a la Autoridad del Puerto de Shanghái en 2003.



THE MAIN PORTS IN OTHER CONTINENTS

Considering other parts of the world, the following countries are considered as the main countries with the largest ports, regarding dimension and port activity.



ASIA

SHANGHAI, CHINA

It mobilizes approximately 37.3 million TEUS.

The Port of Shanghai, which is located in the city with the same name, consists of a seaport and a river port. It may be found in front of the China Sea (East), and the Hangzhou Bay (South), including the Yangtze, Huangpu and Qiantang river mouths as well. It is managed by the Shanghai International Port Group (SIPG), who replaced the Port Authority of Shanghai in 2003.

EUROPA
RÓTERDAM, HOLANDA

Mueve en promedio 12.4 millones de TEUS.

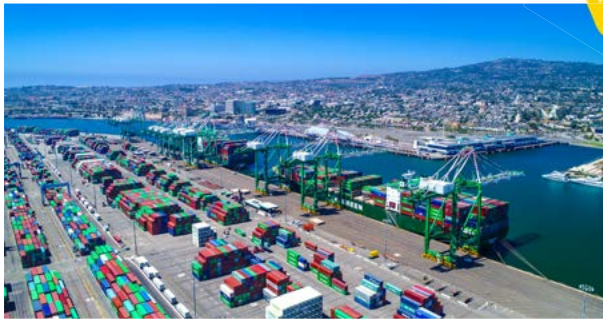
El Puerto de Rotterdam es el puerto marítimo más grande de Europa. El puerto debe su posición de liderazgo a su excelente accesibilidad para los buques de alta mar. Y a sus conexiones intermodales y las 180,000 personas que trabajan en y para el área portuaria e industrial de Rotterdam. Un lugar donde ambiciones ilimitadas pueden hacerse realidad.



ESTADOS UNIDOS
LOS ÁNGELES, CALIFORNIA

Mueve en promedio 8.9 millones de TEUS.

El Puerto de Los Ángeles es la principal puerta de entrada de Estados Unidos para el comercio internacional. Ubicado en la Bahía de San Pedro, a 20 millas al sur del centro de Los Ángeles, este próspero puerto marítimo es reconocido por sus operaciones de carga récord, gestión ambiental, asociación comunitaria, medidas de seguridad progresivas, puntos de referencia históricos y el Litoral de Los Ángeles.



THE UNITED STATES
LOS ANGELES, CALIFORNIA

It mobilizes approximately 8.9 million TEUS.

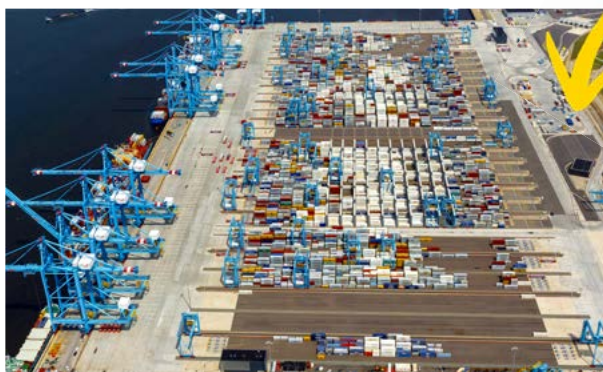
The Port of Los Angeles is the main access gate of the United States for international trading. It is located at San Pedro Bay, 20 miles away from the downtown of Los Angeles, this profitable seaport is recognized for its operations regarding record burden, environmental management, community partnership, progressive security measures, historical reference points and the Coastline of Los Angeles.



EUROPE
ROTTERDAM, NETHERLANDS

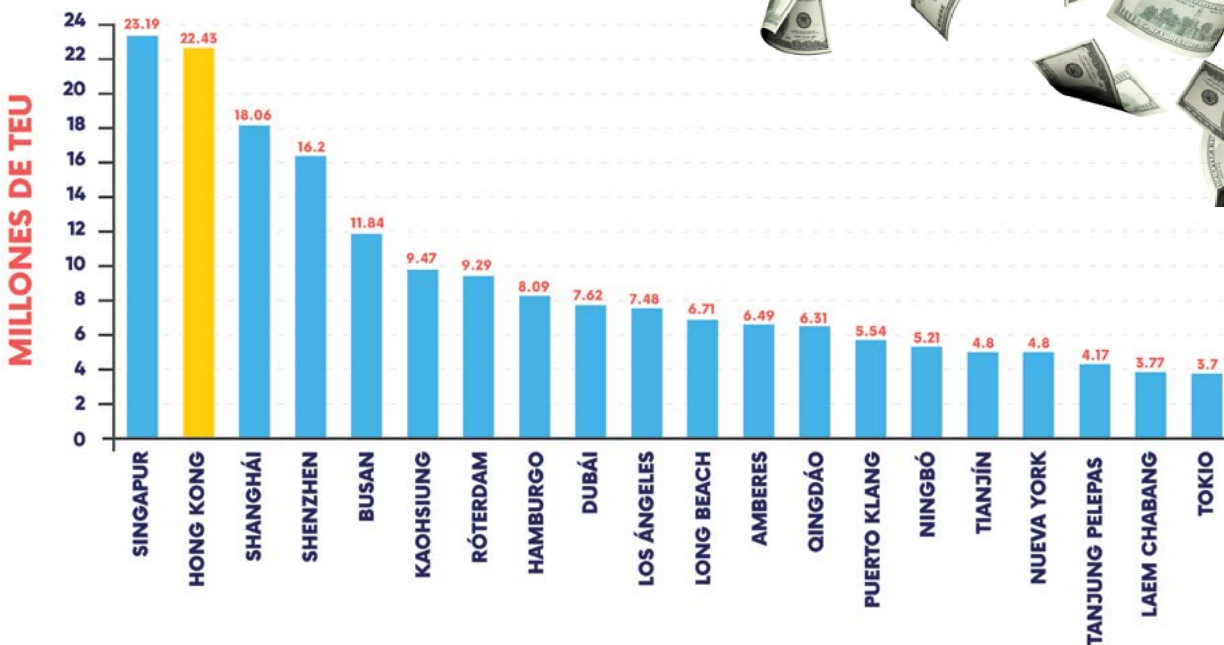
It mobilizes approximately 12.4 million TEUS.

The Port of Rotterdam is the largest seaport in Europe. This port has achieved this position due to its excellent accessibility for the ocean-going ships, as well as to its intermodal connections and the 180,000 individuals who work in the port and industrial area from Rotterdam. This place represents a place where unlimited ambitions may come true.



COMPARATIVAS DE LOS DIFERENTES COSTOS DE PUERTO A NIVEL GLOBAL

"Tráfico de Contenedores del Top 20 de los Puertos de Contenedores"

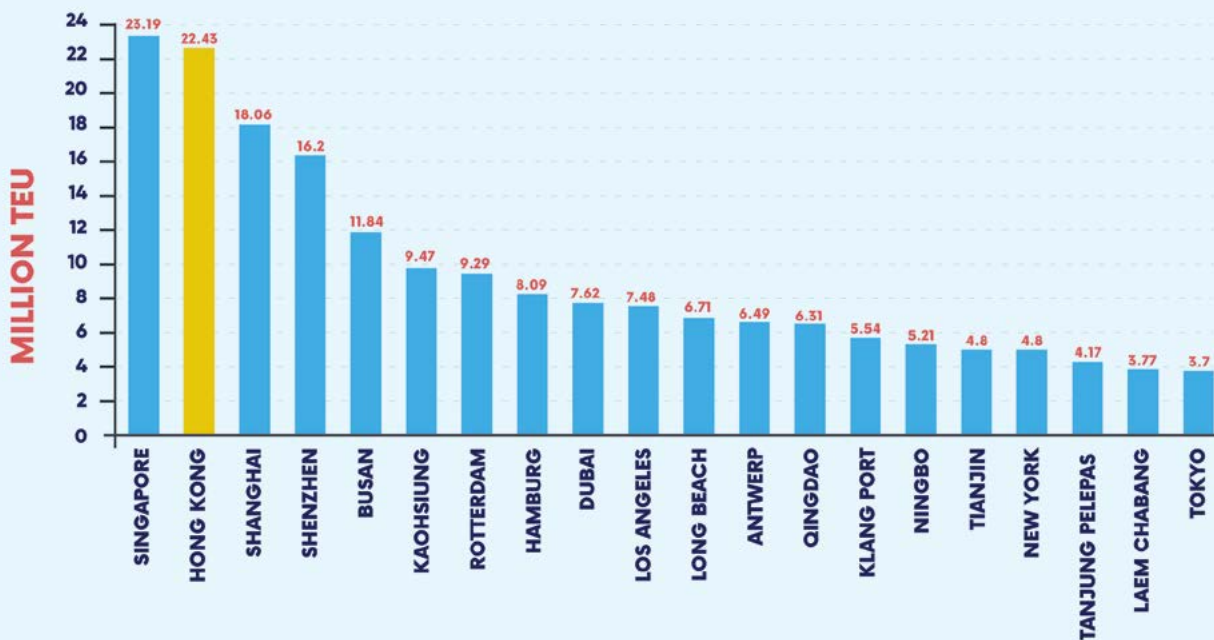


Fuente: Marine department Hong Kong 2006



COMPARISONS OF THE DIFFERENT PORT COSTS AT A GLOBAL LEVEL

"Container Throughput of Top 20 Container Ports"



Source: Marine department Hong Kong 2006

Los puertos, como ya mencionamos, han sido, son y serán una gran puerta de entrada a los diferentes continentes del mundo. México, con la enorme ventaja de tener acceso a 2 océanos tiene un potencial de crecimiento inmenso en el comercio exterior, solo es cuestión de continua mejora en la gestión y apoyo gubernamental.

Como en todo uno de los mayores retos del comercio a través de la vía marítima es la exigencia del mercado internacional, el país ha llegado a usos máximos de sus puertos, hay cada vez mayor demanda de infraestructura y de oferta de servicios logísticos integrados a costos más bajos.

De igual manera se requiere de personal capacitado que ponga en marcha los recursos que se tienen de manera eficiente y segura. Otro reto sumamente importante es la protección del medio ambiente, por ejemplo en el mar Caribe, se designó ya un Sistema Arrecifal Mesoamericano, que es un área sensible para la navegación y prevenir la contaminación de los buques.

México aún tiene camino que recorrer, hay que fortalecer rutas de cabotaje y mejorar rutas de transporte, sin embargo cada año se impulsa más al transporte marítimo, el desarrollo de la industria va creciendo y el gobierno le está dando la importancia que merece.

"México, con la enorme ventaja de tener acceso a 2 océanos tiene un potencial de crecimiento inmenso en el comercio exterior, solo es cuestión de continua mejora en la gestión y apoyo gubernamental"

As it was previously mentioned, ports have been, are and shall be a great entry gate to the different continents of the world. Supported by the great advantage of having access to 2 oceans, Mexico has an extensive growth potential regarding foreign trade, it is only a matter of improving continuously the governmental management and support.

As any challenge, one of the greatest challenges of trading by sea is the existence of the international market, the country has reached the maximum uses of its ports, the demand for infrastructure and comprehensive logistic service offer at lower costs is still increasing.

Additionally, trained staff is required to put into operation the resources acquired in an efficient and safe manner. Another significant challenge is the environment protection, for example, at the Caribbean Sea, a Mesoamerican Reef System was designed, which is a sensitive area for navigating and preventing the pollution from ships.

Mexico still have a long way to go, cabotage routes must be reinforced and transport routes must be developed, however, the maritime transport is encouraged every year, the development of the industry is increasing and the government is considering it as a significant matter.



Los puertos, han sido, son y serán una gran puerta de entrada a los diferentes continentes del mundo



"Supported by the great advantage of having access to 2 oceans, Mexico has an extensive growth potential regarding foreign trade, it is only a matter of improving continuously the governmental management and support"



Ports have been, are and shall be a great entry gate to the different continents of the world"

BIBLIOGRAFÍA

Zanela, A. Administraciones Portuarias reportan incremento de 61,6% en ingresos. (2018). Portal Portuario.
 Recuperado de: portalportuario.cl/mexico-administraciones-portuarias-reportan-incremento-de-616-en-ingresos/.

Meza, N. El nuevo rumbo de los puertos en México. (2014) Forbes México.
 Recuperado de: www.forbes.com.mx/el-nuevo-rumbo-de-los-puertos-en-mexico/.

Ranking: los 5 puertos más importantes en Mexico. (2018). IContainers.
 Recuperado de: www.icontainers.com/es/2018/06/12/ranking-5-puertos-mas-importantes-mexico/.

Carranza, O. Análisis de Puertos. (2018). Secretaría de Economía.
 Recuperado de: www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/323755/An_lisis3-5.pdf.

API Ensenada. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 Recuperado de: www.puertoensenada.com.mx/espi/0000001/inicio.

API de Lázaro Cárdenas. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 Recuperado de: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>.

API Manzanillo. Tarifas. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 Recuperado de: www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0000207/tarifas.

API de Veracruz. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 Recuperado de: www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/.

API Altamira. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 Recuperado de: www.puertoaltamira.com.mx/espi/0000001/inicio.

Port of Rotterdam.
 Recuperado de: www.portofrotterdam.com/en/see-do-and-experience.

El Puerto de Shanghái: El puerto de mayor tráfico de contenedores en el mundo. (2018) Vector.
 Recuperado de: www.revistavector.com.mx/2018/10/09/el-puerto-de-shanghai-el-puerto-de-mayor-trafico-de-contenedores-en-el-mundo/.

Comprendiendo la importancia de los puertos mexicanos. (2016). Transporte.
 Recuperado de: www.transporte.mx/comprendiendo-la-importancia-de-los-puertos-mexicanos/.

Peña, N. Puertos mexicanos con capacidad mundial. (2018). El Financiero.
 Recuperado de: www.elfinanciero.com.mx/opinion/gerardo-ruiz-esparza1/puertos-mexicanos-con-capacidad-mundial.

Zanela, L. Ensenada entregará buenos resultados a la siguiente administración. (2018). T21.
 Recuperado de: t21.com.mx/maritimo/2018/10/17/ensenada-entregara-buenos-resultados-siguiente-administracion.

Zanela, L. 10 puertos figuran en el presupuesto 2019. (2018) T21.
 Recuperado de: t21.com.mx/maritimo/2018/12/20/10-puertos-figuran-presupuesto-2019.

Las navieras de portacontenedores navegan hacia México que promete un mercado de 5 millones de TEU en 2018. (2018). Info-Transportes.
 Recuperado de: www.info-transportes.com.mx/index.php/buques/item/7459-las-navieras-de-portacontenedores-navegan-hacia-mexico-que-promete-un-mercado-de-5-millones-de-teu-en-2018.

México alcanza una gestión de 240,188,924 millones de toneladas en comercio exterior vía marítima de enero a agosto de 2018. (2018). Mexicoport.
 Recuperado de: mexicoport.com/mexico-alcanza-una-gestion-de-240188924-millones-de-toneladas-en-comercio-exterior-via-maritima-de-enero-a-agosto-de-2018/.

Retos del comercio marítimo en México. (2018). Economía hoy.
 Recuperado de: economiahoy.net/economia-mexicana/retos-del-comercio-maritimo-en-mexico/.

Martner, C. Sistema de Indicadores del Sistema Portuario Mexicano. (2018). Instituto Mexicano del Transporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 Recuperado de: www.sela.org/media/2758692/sistema-de-indicadores-del-sistema-portuario-mexicano-martner.pdf.

Ley Aduanera. (2018) Justicia. Recuperado de: mexico.justia.com/federales/leyes/ley-aduanera/titulo-segundo/capitulo-i/#articulo-14-a.



BIBLIOGRAPHY

Zanela, A. Port Administrations report an increase of 61,6% regarding revenues. (2018). Port Website.
 Consulted in: portalportuario.cl/mexico-administraciones-portuarias-reportan-incremento-de-616-en-ingresos/.

Meza, N. The new direction of the Mexican Ports. (2014) Forbes Mexico.
 Consulted in: www.forbes.com.mx/el-nuevo-rumbo-de-los-puertos-en-mexico/.

Ranking: The 5 most important ports in Mexico. (2018). IContainers.
 Consulted in: www.icontainers.com/es/2018/06/12/ranking-5-puertos-mas-importantes-mexico/.

Carranza, O. Port Analysis. (2018). Economy Department.
 Consulted in: www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/323755/An_lisis3-5.pdf.

CPA of Ensenada. Secretariat of Communications and Transports.
 Consulted in: www.puertoensenada.com.mx/espi/0000001/inicio.

CPA of Lázaro Cárdenas. Secretariat of Communications and Transports.
 Consulted in: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>.

CPA of Manzanillo. Rates. Secretariat of Communications and Transports.
 Consulted in: www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0000207/tarifas.

CPA of Veracruz. Secretariat of Communications and Transports.
 Consulted in: www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/.

CPA of Altamira. Secretariat of Communications and Transports.
 Consulted in: www.puertoaltamira.com.mx/espi/0000001/inicio.

Port of Rotterdam.
 Consulted in: www.portofrotterdam.com/en/see-do-and-experience.

The Port of Shanghai: The port with the greatest container traffic in the world. (2018) Vector.
 Consulted in: www.revistavector.com.mx/2018/10/09/el-puerto-de-shanghai-el-puerto-de-mayor-trafico-de-contenedores-en-el-mundo/.

Learning about the importance of the Mexican ports. (2016). Transport.
 Consulted in: www.transporte.mx/comprendiendo-la-importancia-de-los-puertos-mexicanos/.

Peña, N. Mexican Ports with global capacity. (2018). El Financiero.
 Consulted in: www.elfinanciero.com.mx/opinion/gerardo-ruiz-esparza1/puertos-mexicanos-con-capacidad-mundial.

Zanela, L. Ensenada shall provide excellent results to the next administration (2018). T21.
 Consulted in: t21.com.mx/maritimo/2018/10/17/ensenada-entregara-buenos-resultados-siguiente-administracion.

Zanela, L. 10 ports are included in the budget 2019. (2018) T21.
 Consulted in: t21.com.mx/maritimo/2018/12/20/10-puertos-figuran-presupuesto-2019.

The container shipping lines set sail for Mexico, which guarantees a market of 5 million TEUs in 2018. (2018). Info-Transportes.
 Consulted in: www.info-transportes.com.mx/index.php/buques/item/7459-las-navieras-de-portacontenedores-navegan-hacia-mexico-que-promete-un-mercado-de-5-millones-de-teu-en-2018.

México reaches a management of 240,188,924 million tons, regarding foreign trade, by sea from January to August 2018. (2018). Mexicoport.
 Consulted in: mexicoport.com/mexico-alcanza-una-gestion-de-240188924-millones-de-toneladas-en-comercio-exterior-via-maritima-de-enero-a-agosto-de-2018/.

Maritime trade challenges in Mexico. (2018). Current economy.
 Consulted in: economiahoy.net/economia-mexicana/retos-del-comercio-maritimo-en-mexico/.

Martner, C. Indicator System of the Mexican Port System. (2018). Mexican Transport Institute. Secretariat of Communications and Transports.
 Consulted in: www.sela.org/media/2758692/sistema-de-indicadores-del-sistema-portuario-mexicano-martner.pdf.

Customs Law. (2018) Justicia. Consulted in: mexico.justia.com/federales/leyes/ley-aduanera/titulo-segundo/capitulo-i/#articulo-14-a.



Manzanillo, Colima, México
sede del

SIMPOSIO INTERNACIONAL

NUEVAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN (NTICS) EN EL FUTURO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

*“Ciberseguridad y Tecnología,
la nueva era del comercio exterior”*

29 y 30 | MARZO 2019 | SALÓN MARBELLA



Laura Pujol Giménez.
OEA
Directora de la Asociación Internacional de Operadores Económicos Autorizados, Aduaneros y Logísticos.



Dr. Álvaro Fernández Acebes.
OMA
Director de Clasificación de la Aduana de España y experto reconocido de la OMA en Sistema Armonizado y Ética Aduanera.

Dr. Andrés Rohde Ponce.
México
Presidente de la Academia Internacional de Derecho Aduanero.



Ing. Osiris Maireni Ramírez.
ONU
Consultor Regional de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD-DTL) de la Organización de las Naciones Unidas



Tiuna de Benito Fernández.
ONU
Manager Regional de las Américas de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD-DTL) de la Organización de las Naciones Unidas.

Regístrate en: www.aaamzo.org.mx
Informes al tel: 33 11 500

El Principio de Presunción de Inocencia en el Derecho Aduanero

MTRO. GERARDO MEJORADO RUIZ





The Principle of Presumption of Innocence in Customs Law



MTRO. GERARDO MEJORADO RUIZ

Licenciado en Derecho por la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), donde también estudió la Especialidad en Derecho con énfasis en las áreas de Derecho Constitucional y Administrativo. Miembro fundador de la Academia de Derecho Fiscal del Estado de Baja California, A.C. Desde el 2011 es profesor de las materias: "Análisis de Legislación Aduanera", "Derecho Administrativo", "Derecho Aduanero", "Derecho Fiscal" y "Derecho Tributario", en la Facultad de Ingeniería y Negocios Tecate de la Universidad Autónoma de Baja California. Maestro en Impuestos por la UABC. Autor de los libros: "La Resolución Miscelánea Fiscal y Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior ante el Principio de Legalidad"; y "Análisis Jurídico del Procedimiento de Discrepancia Fiscal". Actualmente es profesor de Posgrado en la Universidad Autónoma de Baja California; impartiendo la asignatura de "Actos, contratos y servicios administrativos".

Law Degree from the Law Faculty of the Autonomous University of Baja California (UABC), where he also studied the Specialty in Law with emphasis in the areas of Constitutional and Administrative Law. Founding member of the Fiscal Law Academy of the State of Baja California, A.C. Since 2011 he is professor of the subjects: "Analysis of Customs Legislation", "Administrative Law", "Customs Law", "Fiscal Law" and "Tax Law", in the Tecate Faculty of Engineering and Business of the Autonomous University of Baja California. Masters in Taxes by the UABC. Author of the books: "La Resolución Miscelánea Fiscal y Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior ante el Principio de Legalidad" (The Miscellaneous Fiscal Resolution and Rules of General Character in Foreign Trade Matters before the Principle of Legality); and "Análisis Jurídico del Procedimiento de Discrepancia Fiscal" (Legal Analysis of the Fiscal Discrepancy Procedure). He is currently a graduate professor at the Autonomous University of Baja California; imparting the subject of "Acts, contracts and administrative services".

“Vale más arriesgarse a salvar a un culpable que condenar a un inocente”

VOLTAIRE

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), el principio de presunción de inocencia se encuentra establecido en la fracción I del apartado B del artículo 20, el cual indica que, “toda persona imputada tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se declare su responsabilidad mediante sentencia emitida por el juez de la causa”.

Este principio “se elevó a rango constitucional a partir de la reforma hecha a la propia Carta Magna, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de junio de 2008”.¹ Sin embargo, previo a tal modificación de este ordenamiento, ya existían criterios del Poder Judicial de la Federación (PJF) que lo reconocían y delimitaban.

Por ejemplo, el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) declaró lo siguiente:



PRESUNCIÓN DE INOCENCIA. EL PRINCIPIO RELATIVO SE CONTIENE DE MANERA IMPLÍCITA EN LA CONSTITUCIÓN FEDERAL. [...]

los principios del debido proceso legal y el acusatorio resguardan en forma implícita el principio de presunción de inocencia, dando lugar a que el gobernado no esté obligado a probar la licitud de su conducta cuando se le imputa la comisión de un delito, en tanto que el acusado no tiene la carga de probar su inocencia, puesto que el sistema previsto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos le reconoce, a priori tal estado, al disponer expresamente que es al Ministerio Público a quien incumbe probar los elementos constitutivos del delito y de la culpabilidad del imputado.²

“It is better to risk saving a guilty man than to condemn an innocent one”

VOLTAIRE

In the Political Constitution of Mexico, the principle of presumption of innocence is established in section I of subparagraph B of article 20, which establishes that “any individual accused has the right to prove his/her innocence while his/her responsibility is not declared through the judgement of the cause issued by the judge”.

This principle “took a constitutional rank from the moment when the reform of the Magna Carta was published on the Official Journal of the Federation (DOF) on June 18, 2008”.¹ Nevertheless, prior to the modification of this regulation, there were standards of the Federal Judicial Authority (FJA) that used to recognize it and define it.

For example, the Plenary Session of Mexico’s Supreme Court of Justice declared the following statement:

PRESUMPTION OF INNOCENCE. THE RELATIVE PRINCIPLE IS IMPLICITLY CONTAINED IN THE FEDERAL CONSTITUTION. [...]

the principles of this legal process and the accusatory safeguard implicitly the principle of presumption of innocence, establishing that the governed individual is not forced to prove the legality of his/her behavior when this individual is accused for a crime, while the individual accused is not forced to prove his/her innocence, since the system mentioned in the Political Constitution of Mexico recognizes a priori this state by establishing specifically that the Public Ministry is the corresponding agency that must prove the constituent elements of the crime and the culpability of the individual accused.²

“

Se pueden identificar algunos procedimientos como: a) la revisión de las declaraciones electrónicas efectuadas y documentos electrónicos o digitales transmitidos y presentados ante las autoridades aduaneras, b) el reconocimiento aduanero, c) la verificación de mercancías en transporte y d) el ejercicio de facultades de comprobación"

Así pues, resulta indiscutible la existencia de la presunción de inocencia en el derecho penal, antes y a partir de la reforma mencionada. Ahora, la pregunta que surge es, ¿qué aplicación tiene este principio en el derecho aduanero? Pues en esta materia se pueden identificar algunos procedimientos como: a) la revisión de las declaraciones electrónicas efectuadas y documentos electrónicos o digitales transmitidos y presentados ante las autoridades aduaneras, b) el reconocimiento aduanero, c) la verificación de mercancías en transporte y d) el ejercicio de facultades de comprobación; mecanismos mediante los cuales, las autoridades aduaneras pueden constatar la comisión de infracciones e imponer las sanciones respectivas.

Por cierto, la Primera Sala de la SCJN a través de tres tesis de Jurisprudencia, detalló que, “la presunción de inocencia es un derecho que puede calificarse de poliédrico, en el sentido de que tiene múltiples manifestaciones o vertientes relacionadas con garantías encaminadas a regular distintos aspectos del proceso penal”.³ Y, que dichas “vertientes se manifiesta[n] como: a) estándar de prueba o regla del juicio, b) como regla de trato procesal o regla de tratamiento, y c) como regla probatoria”.⁴

Therefore, the existence of the presumption of innocence in the criminal law is undisputed before and from the moment when the reform aforementioned was established. Now, the question is: what is the application of this principle in customs law? In this matter, certain procedures may be identified, such as: a) the examination of the electronic declarations made and the electronic or digital documents transmitted and presented to the customs authorities, b) customs examination, c) verification of products in transport and d) the execution of the verification attributions; which represent mechanisms by which the customs authorities may verify the commitment of infringements and apply the corresponding penalties.

Indeed, by means of three thesis of jurisprudence, the First Chamber of the Mexico's Supreme Court of Justice (SCJ) emphasized that “the presumption of innocence is a right that might be qualified as nature, since it has several representations or facets related with the guarantees intended to regulate different aspects of the criminal proceeding”.³ In addition, these “facets are represented as: a) test standard or judgement rule, b) as procedural treatment rule or treatment rule, and c) as evidentiary rule”.⁴

This is represented as:

A test standard that establishes a regulation that forces judges to exonerate the accused individuals when, during the process, there were no evidence enough for the prosecution to validate the existence of the crime and the responsibility of the individual; which is a term that is applicable when the test standard is valued.⁵ As a procedural treatment rule, it establishes and describes the manner in

Esto es:

Como estándar de prueba, establece una norma que ordena a los jueces la absolución de los inculcados cuando durante el proceso no se hayan aportado pruebas de cargo suficientes para acreditar la existencia del delito y la responsabilidad de la persona; mandato que es aplicable al momento de la valoración de la prueba.⁵ Como regla de trato procesal, establece la forma en la que debe tratarse a una persona que está sometida a proceso penal. En este sentido, la presunción de inocencia comporta el derecho de toda persona a ser tratado como inocente en tanto no se declare su culpabilidad por virtud de una sentencia condenatoria.⁶ Y, Como regla probatoria, establece las características que deben reunir los medios de prueba y quién debe aportarlos para poder considerar que existe prueba de cargo válida y destruir así el estatus de inocente que tiene todo procesado.⁷

“

Certain procedures may be identified, such as: a) the examination of the electronic declarations made and the electronic or digital documents transmitted and presented to the customs authorities, b) customs examination, c) verification of products in transport and d) the execution of the verification attributions"

which the individual prosecuted must be treated. In this context, the presumption of innocence establishes the right belonging to all individuals to be treated as innocent individuals as long as their guilt is not declared for the purposes of being a guilty verdict.⁶ Finally, as evidentiary rule, it establishes the characteristics that must be complied the means of evidence, as well as the proper individual to provide these means of evidence in order to validate that there is valid evidence for prosecution and eradicate the status of innocence of all prosecuted individuals.⁷



En consecuencia, tanto el derecho penal como el derecho administrativo sancionador resultan ser dos inequívocas manifestaciones de la potestad punitiva del Estado"

Ahora, retomando el tema de la aplicabilidad del principio de presunción de inocencia en el derecho administrativo, lo que tiene consecuencias directas en el derecho aduanero, por ser éste una rama de aquél, y como se dijo, por tener este último procedimientos que pueden derivar en la imposición de sanciones; a continuación, se analiza tal posibilidad, a la luz de las distintas posturas que ha adoptado la SCJN a través del tiempo.

En primer lugar, como resultado de la Acción de Inconstitucionalidad 4/2006, controversia resuelta por el Pleno de dicho Tribunal, en Agosto de 2006 se publicó en el Semanario Judicial de la Federación (SJF), la Tesis de Jurisprudencia: P./J. 99/2006, en la cual se reconoció lo siguiente:

DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. PARA LA CONSTRUCCIÓN DE SUS PROPIOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES ES VÁLIDO ACUDIR DE MANERA PRUDENTE A LAS TÉCNICAS GARANTISTAS DEL DERECHO PENAL, EN TANTO AMBOS SON MANIFESTACIONES DE LA POTESTAD PUNITIVA DEL ESTADO. [...].

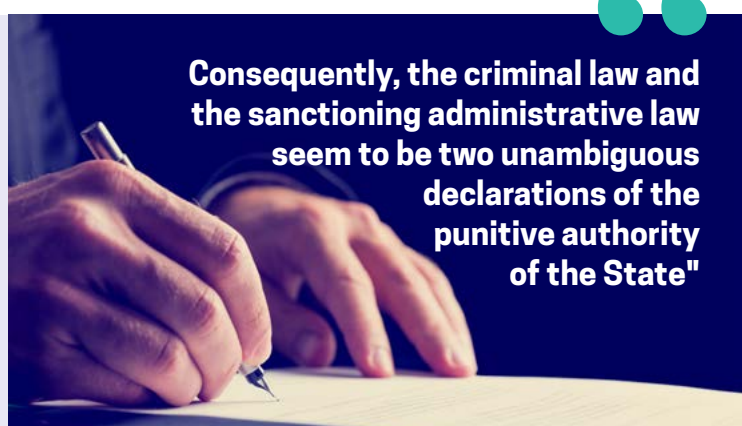
En consecuencia, tanto el derecho penal como el derecho administrativo sancionador resultan ser dos inequívocas manifestaciones de la potestad punitiva del Estado, entendida como la facultad que tiene éste de imponer penas y medidas de seguridad ante la comisión de ilícitos. Ahora bien, dada la similitud y la unidad de la potestad punitiva, en la interpretación constitucional de los principios del derecho administrativo sancionador puede acudirse a los principios penales sustantivos, aun cuando la traslación de los mismos en cuanto a grados de exigencia no pueda hacerse de forma automática, porque la aplicación de dichas garantías al procedimiento administrativo sólo es posible en la medida en que resulten compatibles con su naturaleza. [...].⁸



Now, reconsidering the matter that concerns the application of the principle of presumption of innocence within the administrative law, as direct consequences within the administrative law, as it is a field derived from it, and for having procedures derived from the application of penalties, the possibilities are analyzed hereunder, in front of different positions embraced by the SCJ over time:

First of all, as a result of the Action of Unconstitutionality 4/2006, which is a disagreement solved by the Plenum of this Court, the Thesis of Jurisprudence was published on the Federal Weekly Judicial Gazette (FWJG) on August 2006: P./J. 99/2006, in which the following statement was announced:

SANCIONING ADMINISTRATIVE LAW. IN ORDER TO ESTABLISH YOUR OWN CONSTITUTIONAL PRINCIPLES, IT IS LEGITIMATE TO IMPLEMENT PROPERLY THE GUARANTEE-BASED TECHNIQUES OF THE CRIMINAL LAW, AS LONG AS BOTH REPRESENT DECLARATIONS OF THE STATE PUNITIVE POWERS. [...] Consequently, the



Consequently, the criminal law and the sanctioning administrative law seem to be two unambiguous declarations of the punitive authority of the State"

criminal law and the sanctioning administrative law seem to be two unambiguous declarations of the punitive authority of the State, considered as the powers of the State to enforce security measures and penalties in case illegal acts are committed. Now, due to the similarities and unity of the punitive powers, in the constitutional interpretation of the principles regarding the sanctioning administrative law, the substantive criminal principles may be implemented even when the translation of these principles regarding levels of demand may not be automatically conducted, since the application of these guarantees to the administrative procedure is possible only in case these guarantees are congruent with its nature. [...].⁸

SANCTIONS

Así, dicho criterio provocó se sugiriera que, el principio de presunción de inocencia resultaba aplicable en los procedimientos administrativos sancionadores. Pero desafortunadamente, como resultado del Amparo en Revisión 431/2012, tramitado ante la Segunda Sala de la SCJN, en enero de 2013 se publicó en el SJF la Tesis Aislada: 2a. XCI/2012 (10a.), mediante la cual se estableció lo siguiente:



PRESUNCIÓN DE INOCENCIA. NO ES UN PRINCIPIO APLICABLE EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. Si bien es cierto que el Tribunal en Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitió la jurisprudencia P./J. 99/2006, de rubro: "DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. PARA LA CONSTRUCCIÓN DE SUS PROPIOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES ES VÁLIDO ACUDIR DE MANERA PRUDENTE A LAS TÉCNICAS GARANTISTAS DEL DERECHO PENAL, EN TANTO AMBOS SON MANIFESTACIONES DE LA POTESTAD PUNITIVA DEL ESTADO."; también lo es que en dicho criterio puntualizó que ello sería posible únicamente en la medida en que los principios penales sustantivos sean compatibles con el derecho administrativo sancionador, de donde se sigue que tal criterio se refiere exclusivamente al ámbito sustantivo penal y no al adjetivo; así, como el principio de presunción de inocencia constituye un aspecto propio del procedimiento penal, dadas sus características y fines propios, es incompatible con el procedimiento administrativo sancionador, pues la presunción de inocencia busca, ante todo, evitar la afectación del derecho constitucional a la libertad, ante la posibilidad de que se emita una sentencia condenatoria sin que se haya demostrado la culpabilidad del imputado, lo que no tiene una relación de compatibilidad directa con el procedimiento administrativo, donde no se busca restringir, en modo alguno, la libertad del contribuyente sino, en todo caso, castigar su conducta infractora a través de una sanción pecuniaria.⁹

In this context, this standards encouraged the principle of presumption of innocence to be applicable in the sanctioning administrative procedures. Nevertheless, unfortunately, as a result of the Legal Protection to be Examined 431/2012, negotiated before the Second Chamber of the SCJ, The Isolated Thesis 2nd. XCI/2012 (10th.) was published on the Weekly Legal Newspaper of the Federation on January 2013, by which the following statement was established:

THE PRESUMPTION OF INNOCENCE IS NOT A PRINCIPLE APPLICABLE TO THE SANCTIONING ADMINISTRATIVE PROCEDURE. It is evident that the Supreme Court of Justice issued the jurisprudence P./J. 99/2006, of the following section: "SANCTIONING ADMINISTRATIVE LAW. IN ORDER TO ESTABLISH YOUR OWN CONSTITUTIONAL PRINCIPLES, IT IS LEGITIMATE TO IMPLEMENT PROPERLY THE GUARANTEE-BASED TECHNIQUES OF THE CRIMINAL LAW, AS LONG AS BOTH REPRESENT DECLARATIONS OF THE STATE PUNITIVE POWERS."; it is evident as well

that, in this standard, it emphasized this matter would be possible only in case the substantive criminal principles are congruent with the sanctioning administrative law, where it establishes that this standards only concerns the substantive criminal field and it does not concern the adjective criminal field; as the principle of presumption of innocence concerns a matter from the criminal procedure, due to its characteristics and purposes, it is incongruent with the sanctioning administrative procedure, since the presumption of innocence is intended principally to avoid affectations against the freedom of the constitutional law, in case a guilty verdict is issued without proving the guilt of the accused individual, which does not have any direct connection of consistency with the administrative procedure, where the freedom of the taxpayer is not intended to be restricted in any manner, on the contrary, it is intended to punish its infringing behavior by means of a financial penalty.⁹

En consecuencia, el principio de presunción de inocencia se encontró limitado únicamente al ámbito del Derecho Penal. Sin embargo, el criterio anterior fue superado cuando el Pleno de la SCJN resolvió la Contradicción de Tesis: 200/2013. De este procedimiento derivó la Jurisprudencia: P./J. 43/2014 (10a.), en la cual se plasmó lo siguiente:

PRESUNCIÓN DE INOCENCIA. ESTE PRINCIPIO ES APLICABLE AL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR, CON Matices O MODULACIONES. [...], uno de los principios rectores del derecho, “que debe ser aplicable en todos los procedimientos de cuyo resultado pudiera derivar alguna pena o sanción como resultado de la facultad punitiva del Estado”, es el de presunción de inocencia como derecho fundamental de toda persona, aplicable y reconocible a quienes pudiesen estar sometidos a un procedimiento administrativo sancionador y, en consecuencia, soportar el poder correctivo del Estado, a través de autoridad competente. En ese sentido, el principio de presunción de inocencia es aplicable al procedimiento administrativo sancionador -con matices o modulaciones, según el caso- debido a su naturaleza gravosa, por la calidad de inocente de la persona que debe reconocérsele en todo procedimiento de cuyo resultado pudiera surgir una pena o sanción cuya consecuencia procesal, entre otras, es desplazar la carga de la prueba a la autoridad, en atención al derecho al debido proceso.¹⁰



La presunción de inocencia sí opera en los procedimientos aduaneros aquí mencionados, pues aunque no son mecanismos eminentemente punitivos, de ellos sí pueden derivar sanciones para el gobernado"

Por lo tanto, se admitió claramente que el principio de presunción de inocencia sí era aplicable en los procedimientos administrativos sancionadores. Además, se abrió la puerta para “insinuar” que dicho principio tiene fuerza en “todos los procedimientos de cuyo resultado pudiera derivar alguna pena o sanción como resultado de la facultad punitiva del Estado”, y no sólo en aquellos que son de carácter puramente sancionador. Lo que ha dado pauta para entender que, la presunción de inocencia sí opera en los procedimientos aduaneros aquí mencionados, pues aunque no son mecanismos eminentemente punitivos, de ellos sí pueden derivar sanciones para el gobernado.

Consequently, the principle of presumption of innocence was exclusive only for the Criminal Law. Nevertheless, the standard aforementioned was exceeded when the Plenum of the SCJ solved the contradiction of the Thesis 200/2013. Jurisprudence P./J. 43/2014 (10a.) was derived from this procedure, in which the following statement was established:

PRESUMPTION OF INNOCENCE. THIS PRINCIPLE IS APPLICABLE TO THE SANCTIONING ADMINISTRATIVE PROCEDURE, WITH NUANCES OR MODULATIONS. [...], one of the guiding principles of law, “that must be applicable to all procedures whose result may cause any penalty or sanction as a result of the punitive powers of the State”, is the principle of presumption of innocence as the fundamental right given to all individuals, which is recognized and applicable to all individuals that may be subject to a sanctioning administrative procedure and, consequently, tolerate the corrective power of the State by means of the corresponding authority. In this context, the principle of presumption of innocence is applicable to the sanctioning administrative procedure - with nuances or modulaciones, as the case may be- due to its burdensome nature, for the quality of innocence of the person that must be recognized in all procedures whose result may cause a penalty or sanction, with a procedural consequence, among other consequences, which concerns the displacement of the penalty of the evidence provided to the authority, considering the right to this corresponding process.¹⁰



The presumption of innocence operates in the customs procedures aforementioned, since, they are not prominently punitive mechanisms, penalties applicable to the governed individuals may derived from them"

Therefore, it was clearly declared that the principle of presumption of innocence was indeed applicable during the sanctioning administrative procedures. In addition, it was “suggested” as well that this process has validity in “all procedures whose result may cause any penalty or sanction as a result of the punitive powers of the State”, and it concerns not only the sanctioning procedures. This statement may imply that Indeed, the presumption of innocence operates in the customs procedures aforementioned, since, they are not prominently punitive mechanisms, penalties applicable to the governed individuals may derived from them.



Los gobernados que son sujetos de un procedimiento aduanero de los mencionados en este texto, no gozan del derecho a la presunción de inocencia, por tratarse de mecanismos que aunque pueden llevar a la imposición de sanciones como resultado, su fin primordial no es éste"

Ahora bien, en el SJF, el 18 de marzo de 2016 se publicó la Tesis Aislada: 2a. VI/2016 (10a.), que nace del Amparo directo en revisión 4679/2015, resuelto por la Segunda Sala de la SCJN, en la cual se definió lo siguiente:

FACULTADES DE COMPROBACIÓN. LA PREVISTA EN EL ARTÍCULO 49 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA FEDERACIÓN, NO SE RIGE POR EL PRINCIPIO DE PRESUNCIÓN DE INOCENCIA. [...] En este contexto, la hipótesis prevista en el artículo 49 del Código Fiscal de la Federación no está inmerso en el derecho administrativo sancionador y, por ende, no se rige por aquel postulado, en virtud de que si bien es cierto que regula la práctica de visitas domiciliarias para constatar que los contribuyentes

cumplen con sus obligaciones tributarias, entre las que se encuentra la relativa a expedir comprobantes fiscales por las enajenaciones que realizan, la cual puede derivar en la determinación de una multa, también lo es que a través del ejercicio de esta atribución no se busca perseguir una conducta administrativamente ilícita, sino que se concreta al despliegue de la facultad tributaria del Estado para verificar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.¹¹

Por consiguiente, por interpretación analógica; es decir, bajo el “argumento que justifica trasladar la solución legalmente prevista para un caso a otro caso distinto, no regulado por el ordenamiento jurídico pero que es semejante al primero”;¹² cuestión que “funciona también en la interpretación de tesis y jurisprudencias de la SCJN”.¹³ En función del criterio anterior, los gobernados que son sujetos de un procedimiento aduanero de los mencionados en este texto, no gozan del derecho a la presunción de inocencia, por tratarse de mecanismos que aunque pueden llevar a la imposición de sanciones como resultado, su fin primordial no es éste; sino que la autoridad aduanera se “cerciore del cumplimiento de las disposiciones que gravan y regulan la entrada o salida de mercancías del territorio nacional, y, que la autoridad tributaria determine contribuciones omitidas y aprovechamientos”.¹⁴

Now, The Isolated Thesis 2nd. VI/2016 (10th.) was published on the Weekly Legal Newspaper of the Federation on March 18, 2016. This thesis is derived from the direct Protection to be examined 4679/2015, which was solved by the Second Chamber of the SCJ, in which the following statement was established:

VERIFICATION ATTRIBUTIONS. THIS PART PREVIOUSLY MENTIONED IN ARTICLE 49 OF THE FEDERAL FISCAL CODE IS NOT REGULATED BY THE PRINCIPLE OF PRESUMPTION OF INNOCENCE. [...] In this context, the hypothesis previously mentioned in article 49 of the Federal Fiscal Code is not included in the sanctioning administrative law and, therefore, it is not regulated by this postulate. Indeed, it regulates the home visit practices in order to validate that the taxpayers comply with their tax obligations, and one of these obligations is the relative obligation to issue tax receipts for the disposals performed, which may cause a penalty, in addition, by means of this action of this attribution, it is not intended to search for an administratively illegal behavior, however, it is intended to complete the deployment of the tax powers of the State in order to verify the compliance of its tax obligations.¹¹



The governed individuals subject to a customs procedure mentioned in this text are not benefited from the right to the presumption of innocence, since they are involved with mechanisms that may imply the enforcement of penalties as a result, however, their main purpose does not concern these penalties"

Consequently, under an analogical interpretation; in other words, under the “argument that justifies the relocation of the solution legally expected for a case to another different case, which is unregulated by the legal regulation and it is similar to the first regulation”;¹² which represents a matter that “may be implemented in the interpretation of the thesis and jurisprudences of the SCJ as well”.¹³ For the purposes of the standard aforementioned, The governed individuals subject to a customs procedure mentioned in this text are not benefited from the right to the presumption of innocence, since they are involved with mechanisms that may imply the enforcement of penalties as a result, however, their main purpose does not concern these penalties; however, the customs authority must “be sure about the compliance of the provisions that encumber and regulate the inbound or outbound of the products from the national territory, and, the tax authority must determine contributions omitted and uses”.¹⁴

Más aún, el 30 de noviembre de 2018 se publicó en el SJF la Jurisprudencia: 2a./J. 124/2018 (10a.), emitida por la Segunda Sala de la SCJN, en la cual se reiteró lo siguiente:

NORMAS DE DERECHO ADMINISTRATIVO. PARA QUE LES RESULTEN APLICABLES LOS PRINCIPIOS QUE RIGEN AL DERECHO PENAL, ES NECESARIO QUE TENGAN LA CUALIDAD DE PERTENECER AL DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. [...]

para que resulten aplicables las técnicas garantistas mencionadas, es requisito indispensable que la norma de que se trate esté inmersa en un procedimiento del derecho administrativo sancionador, el cual se califica a partir de la existencia de dos condiciones: a) que se trate de un procedimiento que pudiera derivar en la imposición de una pena o sanción (elemento formal); y, b) que el procedimiento se ejerza como una manifestación de la potestad punitiva del Estado (elemento material), de manera que se advierta que su sustanciación sea con la intención manifiesta de determinar si es procedente condenar o sancionar una conducta que se estima reprochable para el Estado por la comisión de un ilícito, en aras de salvaguardar el orden público y el interés general; es decir, ese procedimiento debe tener un fin represivo o retributivo derivado de una conducta que se considere administrativamente ilícita. Sobre esas

bases, no basta la posibilidad de que el ejercicio de una facultad administrativa pueda concluir con el establecimiento de una sanción o infracción, sino que se requiere de manera concurrente que su despliegue entrañe una manifestación de la facultad punitiva del Estado, esto es, que el procedimiento tenga un marcado carácter sancionador como sí ocurre, por ejemplo, con los procedimientos sancionadores por responsabilidades administrativas de los servidores públicos.¹⁵



Furthermore, on November 30, 2018, the Isolated Thesis 2nd./J. 124/2018 (10th.) was published on the Weekly Legal Newspaper of the Federation, which was issued by the Second Chamber of the SCJ, in which the following statement was established:

ADMINISTRATIVE LAW STANDARDS. IN ORDER TO MAKE APPLICABLE THE PRINCIPLES THAT REGULATE THE CRIMINAL LAW, THEY MUST HAVE THE QUALITY REQUIRED TO BELONG TO THE SANCTIONING ADMINISTRATIVE LAW. [...]

in order to make applicable the guarantee-based techniques aforementioned, the corresponding standard must be included in a procedure regarding the sanctioning administrative law, which may be qualified from the existence of two conditions: a) it must concern a procedure that may cause a the application of a penalty or sanction (formal element); and, b) the procedure must be executed as a representation of the punitive powers of the State (material element), by announcing that its evaluation is intended to determine whether a behavior, considered as reprehensible for the State for committing an illegal act, should be condemned or sanctioned, for the purposes of maintaining the public order and the general interest; in other words, this procedure must have punitive or gainful purposes derived from a behavior administratively considered as illegal. On these foundations, the possibility, by which the execution of an administrative attribution may conclude any penalty or infringement is not enough, on the contrary, a concurrent manner is required to deploy a representation of the punitive powers of the state, in other words, the procedure must have a strong sanctioning nature, as it happens, for example, with the sanctioning procedures for administrative responsibilities of the public servants.¹⁵



“

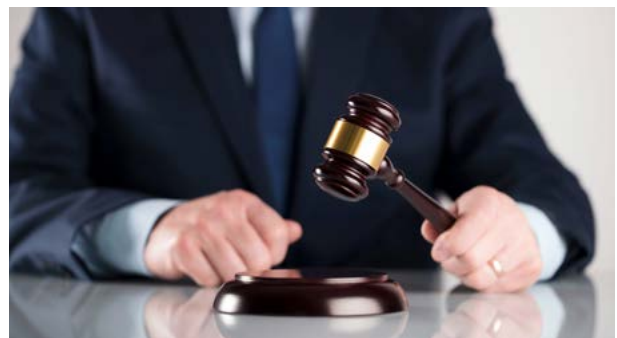
Queda abierta la puerta para sugerir, se siga invocando el principio de presunción de inocencia en defensa de los derechos del gobernado que sea sujeto de una de las citadas facultades de la autoridad aduanera, cuando así proceda”

En resumen, durante la tramitación de: a) la revisión de las declaraciones electrónicas efectuadas y documentos electrónicos o digitales transmitidos y presentados ante las autoridades aduaneras, b) el reconocimiento aduanero, c) la verificación de mercancías en transporte y d) el ejercicio de facultades de comprobación; “es posible que no opere la

presunción de inocencia en favor del gobernado”, pues dicho principio es uno de los que rigen al derecho penal, y como se dijo, los principios propios de esta última materia pueden incidir en el derecho administrativo, siempre y cuando se trate de procedimientos con un marcado carácter sancionador; cuestión que no sucede en los mecanismos aduaneros mencionados. Claro, si es que se atienden la Tesis Aislada: 2a. VI/2016 (10a.) y la Jurisprudencia: 2a./J. 124/2018 (10a.), ambas de la Segunda Sala de la SCJN. Sin embargo, es oportuno recordar la Jurisprudencia: P./J. 43/2014 (10a.), emitida por el Pleno de este Tribunal, la cual define que, “[la presunción de inocencia] debe ser aplicable en todos los procedimientos de cuyo resultado pudiera derivar alguna pena o sanción como resultado de la facultad punitiva del Estado”; y preciso no olvidar que el Artículo 217 de la Ley de Amparo ordena lo siguiente: “la jurisprudencia que establezca la SCJN, funcionando en pleno o en salas, es obligatoria para éstas tratándose de la que decreta el pleno”. Así, queda abierta la puerta para sugerir, se siga invocando el principio de presunción de inocencia en defensa de los derechos del gobernado que sea sujeto de una de las citadas facultades de la autoridad aduanera, cuando así proceda; pues la jurisprudencia del Pleno de la SCJN es de mayor jerarquía con respecto a la de sus Salas.

“

In this context, we are open to suggestions, the principle of presumption of innocence should be invoked for defending the rights of the governed individuals that are subject to one of the attributions aforementioned of the customs authority”



In summary, during the processing of: a) the examination of the electronic declarations made and electronic or digital documents transmitted and presented to the customs authorities, b) the customs examination, c) the verification of the products in transport and d) the execution of verification attributions; “the presumption of innocence may not operate in support of the governed individuals”, since this principle is one of the principles that regulate the criminal law, and as it was previously mentioned, the principles from this last subject may incur the administrative law, as long as it concerns procedures with a strong sanctioning nature, which is a circumstance that does not occur in the customs mechanisms aforementioned. Naturally, as long as the Isolated Thesis 2nd. VI/2016 (10th.) and Jurisprudence 2nd./J. 124/2018 (10th.) are complied, while both come from the Second Chamber of the SCJ.

Nevertheless, Jurisprudence P./J. 43/2014 (10th.) should be recalled, which was issued by the Plenum of this Court, which establishes that “[the presumption of innocence] must be applicable in all procedures whose result may cause a penalty or sanction as result of the punitive powers of the State”; and it should be mentioned as well that Article 217 de of the Protection Law stipulates the following part: “the jurisprudence established by the SCJ, implemented in the plenum or chambers, is mandatory for these chambers concerning the chamber established by the plenum”. In this context, we are open to suggestions, the principle of presumption of innocence should be invoked for defending the rights of the governed individuals that are subject to one of the attributions aforementioned of the customs authority, as the case may be; since the jurisprudence of the Plenum of the SCJ is even more predominant regarding its Chambers.

BIBLIOGRAFÍA

1. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Décima Época, Registro: 2000124, Instancia: Primera Sala, Tipo de Tesis: Aislada, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Libro IV, Enero de 2012, Tomo 3; Materia(s): Constitucional, Tesis: 1a. 1/2012 (10a.), Página: 2917.
2. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Novena Época, Registro: 186185, Instancia: Pleno, Tipo de Tesis: Aislada, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Tomo XVI, Agosto de 2002; Materia(s): Constitucional, Penal; Tesis: P. XXXV/2002, Página: 14.
3. **Tesis: 1a./J. 24/2014 (10a), Tesis: 1a./J. 25/2014 (10a) y Tesis: 1a./J. 26/2014 (10a).**
4. **Ídem.**
5. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Décima Época, Registro: 2006091, Instancia: Primera Sala, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación; Libro 5, Abril de 2014, Tomo I; Materia(s): Constitucional, Tesis: 1a./J. 26/2014 (10a.), Página: 476.
6. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Décima Época, Registro: 2006092, Instancia: Primera Sala, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación; Libro 5, Abril de 2014, Tomo I; Materia(s): Constitucional, Tesis: 1a./J. 24/2014 (10a.), Página: 497.
7. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Décima Época, Registro: 2006093, Instancia: Primera Sala, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación; Libro 5, Abril de 2014, Tomo I; Materia(s): Constitucional, Tesis: 1a./J. 25/2014 (10a.), Página: 478.
8. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Novena Época, Registro: 174488, Instancia: Pleno, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Tomo XXIV, Agosto de 2006; Materia(s): Constitucional, Administrativa; Tesis: P./J. 99/2006, Página: 1565.
9. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Décima Época, Registro: 2002597, Instancia: Segunda Sala, Tipo de Tesis: Aislada, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Libro XVI, Enero de 2013, Tomo 2; Materia(s): Administrativa, Tesis: 2a. XCI/2012 (10a.), Página: 1688.
10. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Décima Época, Registro: 2006590, Instancia: Pleno, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación; Libro 7, Junio de 2014, Tomo I; Materia(s): Constitucional, Tesis: P./J. 43/2014 (10a.), Página: 41.
11. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Décima Época, Registro: 2011291, Instancia: Segunda Sala, Tipo de Tesis: Aislada, Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación; Libro 28, Marzo de 2016, Tomo II; Materia(s): Constitucional, Administrativa, Tesis: 2a. VI/2016 (10a.), Página: 1294.
12. **Atienza, Manuel, cit. por Miguel Carbonell, La interpretación judicial**, http://www.miguelcarbonell.com/docencia/La_Interpretaci_n_Jur_dica.shtml#_ftn6 (consulta: 18 de enero de 2019).
13. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Novena Época, Registro: 193841, Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Tomo IX, Junio de 1999; Materia(s): Administrativa, Tesis: VIII.20. J/26, Página: 837.
14. **Cfr. Fracción XV del Artículo 2, artículo 46, y artículos 150 a 158 de la Ley Aduanera. Y, 42 del Código Fiscal de la Federación.**
15. **Suprema Corte de Justicia de la Nación**, Época: Décima Época, Registro: 2018501, Instancia: Segunda Sala, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación; Libro 60, Noviembre de 2018, Tomo II; Materia(s): Administrativa, Tesis: 2a./J. 124/2018 (10a.), Página: 897.



BIBLIOGRAPHY

1. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Period: Tenth Period, Register: 2000124, Instance: First Chamber, Type of Thesis: Detached, Source: Weekly Legal Newspaper of the Federation and its Gazette; Book IV, January 2012, Volume 3; Subject(s): Constitutional, Thesis: 1. 1/2012 (10th.), Page: 2917.
2. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Period: Ninth Period, Register: 186185, Instance: Absolute, Type of Thesis: Detached, Source: Weekly Legal Newspaper of the Federation and its Gazette; Volume XVI, August 2002; Subject(s): Constitutional, Criminal; Thesis: P. XXXV/2002, Page: 14.
3. **Thesis: 1st./J. 24/2014 (10a), Tesis: 1st./J. 25/2014 (10a) and Thesis: 1st./J. 26/2014 (10th).**
4. **Idem.**
5. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Época: Tenth Period, Register: 2006091, Instance: First Chamber, Type of Thesis: Jurisprudence, Source: Federal Weekly judicial Gazette; Book 5, April 2014, Volume I; Subject(s): Constitutional, Thesis: 1st./J. 26/2014 (10th.), Page: 476.
6. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Época: Tenth Period, Register: 2006092, Instance: First Chamber, Type of Thesis: Jurisprudence, Source: Federal Weekly judicial Gazette; Book 5, April 2014, Volume I; Subject(s): Constitutional, Thesis: 1st./J. 24/2014 (10th.), Page: 497.
7. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Época: Tenth Period, Register: 2006093, Instance: First Chamber, Type of Thesis: Jurisprudence, Source: Federal Weekly judicial Gazette; Book 5, April 2014, Volume I; Subject(s): Constitutional, Thesis: 1st./J. 25/2014 (10th.), Page: 478.
8. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Period: Ninth Period, Register: 174488, Instance: Plenum, Type of Thesis: Jurisprudence, Source: Weekly Legal Newspaper of the Federation and its Gazette; Volume XXIV, August 2006; Subject(s): Constitutional, Administrative; Thesis: P./J. 99/2006, Page: 1565.
9. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Period: Tenth Period, Register: 2002597, Instance: Second Chamber, Type of Thesis: Isolated, Source: Weekly Legal Newspaper of the Federation and its Gazette; Book XVI, January 2013, Volume 2; Subject(s): Administrative, Thesis: 2nd. XCI/2012 (10th.), Page: 1688.
10. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Period: Tenth Period, Register 2006590, Instance: Plenum, Type of Thesis: Jurisprudence, Source: Federal Weekly judicial Gazette; Book 7, June 2014, Volume I; Subject(s): Constitutional, Thesis: P./J. 43/2014 (10th.), Page: 41.
11. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Period: Tenth Period, Register: 2011291, Instance: Second Chamber Type of Thesis: Isolated, Source: Federal Weekly judicial Gazette; Book 28, March 2016, Volume II; Subject(s): Constitutional, Administrative, Thesis: 2nd. VI/2016 (10th.), Page: 1294.
12. **Atienza, Manuel, quoted by Miguel Carbonell, The Legal Interpretation**, http://www.miguelcarbonell.com/docencia/La_Interpretaci_n_Jur_dica.shtml#_ftn6 (Consulted on January 18, 2019).
13. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Period: Ninth Period, Register: 193841, Instance: Tribunales Colegiados de Circuito, Type of Thesis: Jurisprudence, Source: Weekly Legal Newspaper of the Federation and its Gazette; Volume IX, June 1999; Subject(s): Administrative, Thesis: VIII.20. J/26, Page: 837.
14. **Cfr. Section XV of article 2, article 46, and articles 150 to 158 of the Customs Law. Finally, article 42 of the Federal Fiscal Code.**
15. **Mexico's Supreme Court of Justice**, Period: Tenth Period, Register: 2018501, Instance: Second Chamber, Type of Thesis: Jurisprudence, Source: Federal Weekly judicial Gazette; Book 60, November 2018, Volume II; Subject(s): Administrative, Thesis: 2nd./J. 124/2018 (10th.), Page: 897.



FORO
INTERNACIONAL DE
**COMERCIO
EXTERIOR**
2019

**COMPARTIENDO MEJORES PRÁCTICAS
EN COMERCIO EXTERIOR**



23Y24
MAYO 2019
CINTERMEX
Monterrey · NL · Mx

Conoce el programa y regístrate en:
forocomcenoreste.com



UN EVENTO DE:



ORGANIZADO POR:



Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada para ser más Competitivos

DR. OCTAVIO DE LA TORRE DE STÉFFANO





Fiscal Ombudsman From the Private Initiative in Order to Become More Competitive



DR. OCTAVIO DE LA TORRE DE STÉFFANO

Presidente del Corporativo TLC Asociados. Considerado uno de los principales asesores de comercio exterior en México. Miembro acreditado del Cuarto de Junto del Sector Privado en la renegociación del TLCAN y Vicepresidente de la Coordinación Nacional de Síndicos del Contribuyente de la CONCANACO SERVYTUR. Fundador y catedrático de Trade & Law College, además de ser uno de los columnistas en temas fiscales y de comercio exterior más leídos en medios de comunicación en el país. Licenciado en Derecho con estudios en Contabilidad e Historia. Obtuvo el grado de Doctor por el Centro Universitario de Estudios Jurídicos. Cuenta con diversas publicaciones y un libro titulado: "Acción de Nulidad de Juicio Concluido: Propuesta de Reforma al Código Federal de Procedimientos Civiles con Efectos en Materia Fiscal y Administrativa". Fundador del Consejo Editorial de Trade Law & Customs Magazine. Como Vicepresidente de la Coordinación Nacional de Síndicos del Contribuyente de la CONCANACO SERVYTUR ha impulsado diversas iniciativas para promover la competitividad del sector terciario en México. Conferencista a nivel nacional e internacional en temas relacionados con la facilitación comercial, el derecho aduanero y fiscal. Ha impartido a lo largo de la República Mexicana distintos cursos y talleres en materia de comercio exterior y aduanas. Considerado dentro de los principales abogados fiscalistas de México por las revistas: Estrategia Aduanera, Defensa Fiscal y Expansión. Columnista en la Revista T21 y conductor del programa de Tv Arquitectura Aduanera.

The CEO OF TLC Asociados, one of the main foreign trade advisors in Mexico, accredited member of the Meeting Room from the Private Sector during the renegotiation of NAFTA, he is the National Vice Chairman of Representatives of CONCANACO (Confederation of National Chambers of Commerce, Services and Tourism), the founder and professor in Trade & Law College, in addition, he is a columnist for tax foreign trade matters, which are the most read media in the country. Bachelor's Degree in Law with Accounting and History studies and PhD granted by the University Center of Legal Studies. He has several publications and a book titled: "Invalidity Action of a Concluded Trial: Proposal for Reforming the Federal Code of Civil Proceedings with the Purposes of Fiscal and Administrative Matters". He is the founder of the Editorial Board of Trade Law & Customs Magazine. As the Vice Chairman of the National Coordination of Representatives of the Taxpayer of CONCANACO SERVYTUR (Confederation of National Chambers of Commerce, Services and Tourism), he has supported several initiatives to encourage competitiveness of the service sector in Mexico. He is a speaker at a national and international level regarding matters that concern trade facilitation, customs and tax law. He has taught courses and seminars, throughout Mexico, regarding foreign trade and customs matters. He is considered as a member of the main tax layers in Mexico by the magazines: Customs Strategy, Taxing Defense and Expansion. He is a columnist for the T21 Magazine and the host of the "Customs Architecture" Tv show.



La reforma está alineada con la petición de los síndicos que representan a 256 cámaras de comercio en todo el país, con presencia en 900 poblaciones e incluso delegaciones en el extranjero"

Mejorar las políticas en materia de tributación en México es clave para que las empresas puedan ser más competitivas en los tiempos de la Cuarta Transformación. Es por ello, que se ha propuesto una Reforma al Código Fiscal de la Federación para sustituir la figura del Síndico del Contribuyente por el de un Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada (IP) que trabaje de manera autónoma, y no dependa de recursos públicos para defender los derechos de los empresarios del país.

Al conocerse dicha propuesta planteada desde la Coordinación de Síndicos del Contribuyente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo (CONCANACO SERVYTUR), los organismos empresariales comenzaron a sumarse a la iniciativa.

El Presidente Nacional de la Confederación, José Manuel López Campos, a sabiendas de la importancia de este tipo de reformas de gran calado ha venido impulsando la propuesta con el ánimo de coadyuvar con las autoridades fiscales en México.

La reforma está alineada con la petición de los síndicos que representan a 256 cámaras de comercio en todo el país, con presencia en 900 poblaciones e incluso delegaciones en el extranjero.



The reform is aligned with the petition of the representatives who represent 256 chamber of commerce throughout the entire country, with a presence in 900 foreign cities and branch offices"

Improving the fiscal policies in Mexico is absolutely imperative for the companies to be more competitive during the period of the Fourth Transformation.

Therefore, a Reform of the Federal Fiscal Code has been proposed in order to replace the figure of the Representative of the Taxpayer with the figure of the Fiscal Ombudsman from the Private Initiative (PI) who may be able to work independently and shall not depend on the public resources to defend the rights of the business owners in the country.

Once this proposition suggested from the Coordination of Taxpayer Representatives of the Confederation of National Chambers of Commerce, Services and Tourism (CONCANACO SERVYTUR) was announced, the corporate bodies started to support this initiative.

The National President of the Confederation, José Manuel López Campos, being aware of the importance of this type of significant reforms, has been encouraging the proposition in order to support the fiscal authorities in Mexico.

The reform is aligned with the petition of the representatives who represent 256 chamber of commerce throughout the entire country, with a presence in 900 foreign cities and branch offices.





Sin embargo, la diferencia sustancial con este órgano es que la figura del Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada no dependerá de recursos públicos para su operación con la misión de hacer más eficiente el proceso que los empresarios tienen que pasar para pagar impuestos"



Sin duda es necesario que la figura del Síndico del Contribuyente evolucione para que los organismos empresariales, reconocidos por la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones, puedan designar al Ombudsman Fiscal de la IP que los represente desde una perspectiva de los actores que contribuyen al Producto Interno Bruto (PIB) Nacional.

Esta figura buscará trabajar coordinadamente con la Procuraduría de la Defensa del Contribuyente (PRODECON), para salvaguardar los derechos del sector empresarial. Sin embargo, la diferencia sustancial con este órgano es que la figura del Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada no dependerá de recursos públicos para su operación con la misión de hacer más eficiente el proceso que los empresarios tienen que pasar para pagar impuestos. Estoy convencido de que si se mejora y simplifica la tributación, más gente los cubrirá y se verá reflejado en mejores servicios públicos.

De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), al final del 2018 se registró que 22.7% del PIB Nacional es economía informal y se genera por el 57.1% de la población ocupada en condiciones de informalidad.¹



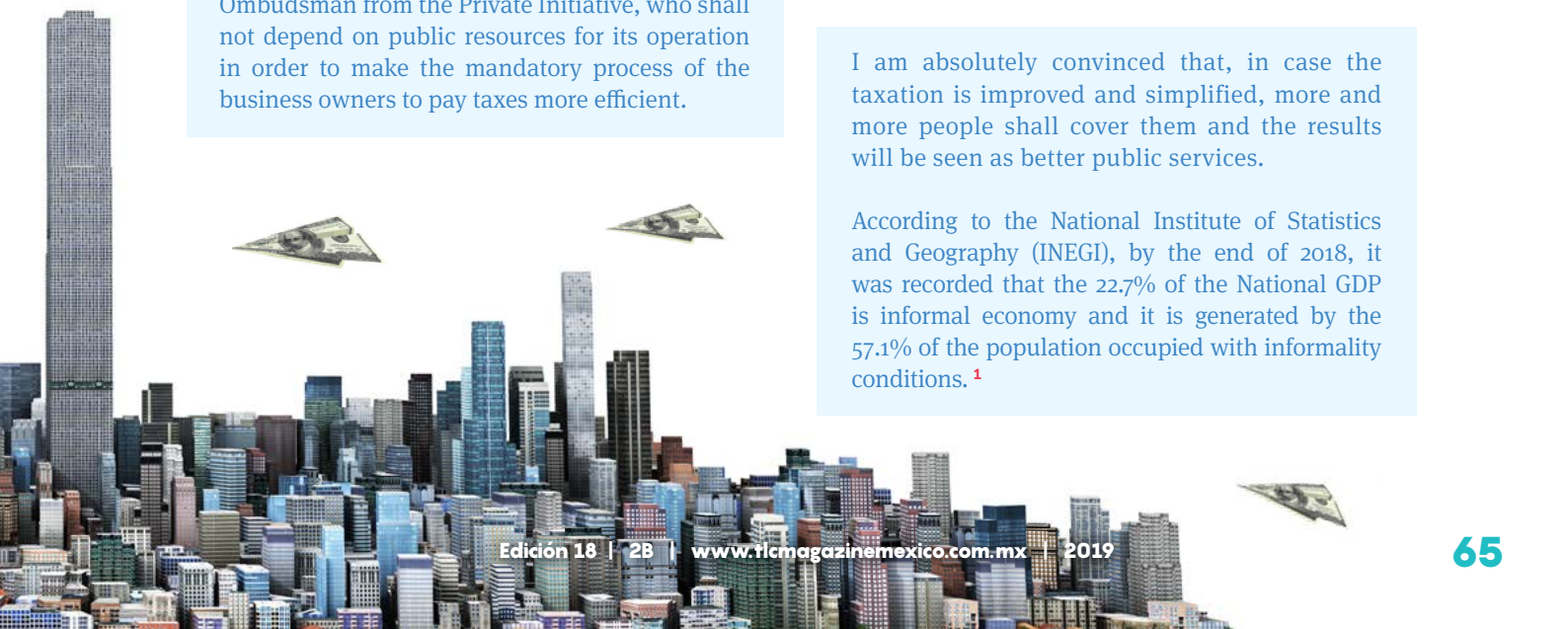
However, the significant difference with this entity is the figure of the Fiscal Ombudsman from the Private Initiative, who shall not depend on public resources for its operation in order to make the mandatory process of the business owners to pay taxes more efficient"

Evidently, the figure of the Representative of the Taxpayer must evolve, so the corporate bodies, recognized by the Law of Business Chambers and their Confederations, may assign the Fiscal Ombudsman from the PI that shall represent them from the perspective of the agents that contribute to the National Gross Domestic Product (GDP).

This figure shall intend to work in cooperation with the Attorney's Office for Taxpayer Defense (PRODECON) in order to safeguard the rights from the business sector. However, the significant difference with this entity is the figure of the Fiscal Ombudsman from the Private Initiative, who shall not depend on public resources for its operation in order to make the mandatory process of the business owners to pay taxes more efficient.

I am absolutely convinced that, in case the taxation is improved and simplified, more and more people shall cover them and the results will be seen as better public services.

According to the National Institute of Statistics and Geography (INEGI), by the end of 2018, it was recorded that the 22.7% of the National GDP is informal economy and it is generated by the 57.1% of the population occupied with informality conditions.¹



Incluso la CONCANACO SERVYTUR, estima que 6 de cada 10 negocios se encuentran en la informalidad en México, dato revelador que muestra que es necesario mejorar las políticas públicas en materia tributaria para ampliar la base de contribuyentes.

Por lo que un esquema simple de tributación con fácil acceso y sin ese catálogo extenso de impuestos y deducciones parciales podría ser la respuesta a un esquema tributario que nos permita a los empresarios ser más competitivos.

“

La CONCANACO SERVYTUR, estima que 6 de cada 10 negocios se encuentran en la informalidad en México, dato revelador que muestra que es necesario mejorar las políticas públicas en materia tributaria para ampliar la base de contribuyentes”

Estamos en el mejor momento de impulsar una reforma de simplificación tributaria y administrativa, por ello es necesario que los organismos como grupo puedan tener una voz que ayude a tomar las mejores decisiones.

Y no es que se tengan que reducir los impuestos, sino la manera en que vamos a cumplir con las obligaciones fiscales, ¿cuánto tiempo le toma al empresario hacer los cálculos de las deducciones? Es tiempo que para el hombre de negocios representa un gasto, es tiempo que debe estar enfocado en generar empleos y riqueza, eso lo podemos perfeccionar con mejores políticas públicas en materia tributaria a través de la figura del Ombudsman Fiscal.

Even the Confederation of National Chambers of Commerce, Services and Tourism (CONCANACO SERVYTUR) estimates that 6 out of 10 businesses may be found in informality conditions in Mexico, which is a significant data that proves that the public policies in terms of tax matters must be improved in order to expand the taxpayer base.

Therefore, a simple taxation plan with an easy access and without the extensive catalogue of taxes and partial deductions may be the solution to a tax plan that enable the business owners to be more competitive.

This is our best time to encourage a tax and administrative simplification reform, therefore, the corporate bodies must have a voice as a group to make the best decisions.

And taxes must not be reduced, on the contrary, the manner by which we will comply with the fiscal obligations must be reduced, how long does it takes for the business owner to calculate the deductions? This time represents a cost for the business owner, this time must be focused on creating employments and profits, which can be improved by using better public policies in terms of tax matters by means of the Fiscal Ombudsman figure.

”

The Confederation of National Chambers of Commerce, Services and Tourism (CONCANACO SERVYTUR) estimates that 6 out of 10 businesses may be found in informality conditions in Mexico, which is a significant data that proves that the public policies in terms of tax matters must be improved in order to expand the taxpayer base”



El Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada no formará parte del servicio público, siendo un interlocutor coadyuvante de la autoridad con una composición exclusivamente empresarial"

PERFIL DEL OMBUDSMAN FISCAL DE LA IP

La visión que se tiene de la figura del Ombudsman Fiscal es un empresario con profesión de abogado o contador, forzosamente especializado en materia fiscal, comercio exterior y aduanas, representante ante autoridades fiscales.²

Hay que recordar que el Ombudsman Fiscal como defensor de los derechos fiscales obtiene su definición en 1809 cuando el parlamento sueco lo consolida como defensor del pueblo en materia de derechos humanos.

Además de las características antes mencionadas el Ombudsman Fiscal de la Iniciativa Privada no formará parte del servicio público, siendo un interlocutor coadyuvante de la autoridad con una composición exclusivamente empresarial.



Esta figura será elegida por los Organismos empresariales constituidos legalmente bajo el amparo de la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones.

En este sentido el Ombudsman Fiscal fungirá como puente entre autoridad y contribuyente para coadyuvar en la resolución de un problema fiscal, proponer mejoras a la normatividad, e implementar mejores prácticas.



PROFILE OF THE FISCAL OMBUDSMAN FROM THE PI

The vision of the Fiscal Ombudsman figure intended to achieve is a business owner who works as attorney or accountant, necessarily specialized in fiscal, foreign trade and customs matters, as a representative before the fiscal authorities.²

We must remember that the Fiscal Ombudsman Fiscal, as a defender of the fiscal rights, obtained his definition in 1809, when the Swedish Parliament designated him as the defender of the people in terms of human rights.



The Fiscal Ombudsman from the Private initiative shall not be part of the public service, being a speaker who shall help the authority with an exclusively corporate composition"

In addition to the characteristics aforementioned, The Fiscal Ombudsman from the Private initiative shall not be part of the public service, being a speaker who shall help the authority with an exclusively corporate composition. This figure shall be selected by the Corporate Bodies legally established under the protection of the Law of Business Chambers and their Confederations.

In this context, the Fiscal Ombudsman shall be the connection between the authority and the taxpayer in order to contribute to the resolution of a fiscal problem, propose improvements to normativity and implement better practices.

¿EN QUÉ CONSISTE LA REFORMA?

Se trata de reformar varios artículos del Código Fiscal Federal, entre ellos el artículo 18B que contempla que la protección de los derechos e intereses de los empresarios en materia fiscal y administrativa deberá también estar a cargo del Ombudsman Fiscal de la IP.³

Así como el artículo 18C en el que se establece que esta nueva figura representará a las cámaras y confederaciones constituidas por la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones, así como sus afiliados en materia fiscal, comercio exterior y aduanas.

Otro artículo a reformar es el 18D donde se establece que el Ombudsman Fiscal deberá ser empresario miembro de un organismo empresarial reconocido y constituido legalmente. Deberá reunir los requisitos que establece el artículo 33 fracción II del Código Fiscal de la Federación. Tendrá que ser elegido y propuesto por el organismo empresarial al que pertenece, además deberá ser reconocido por las autoridades administrativas y organismos federales, como uno de los representantes de los contribuyentes y organismos empresariales.

Uno más de los artículos a reformar es el 42 para que se establezca que tras cualquier acto de fiscalización o revisión de las autoridades los contribuyentes de la iniciativa privada puedan solicitar el apoyo del Ombudsman Fiscal para ser asistidos de manera presencial cuando acudan a las oficinas de las autoridades fiscales.



Así como el 69D donde se defina que el contribuyente que opte por un acuerdo conclusivo con las autoridades podrá tramitarlo a través de la figura del Ombudsman Fiscal.

E incluso recibida la solicitud, el Ombudsman Fiscal requerirá a la autoridad revisora para que en un plazo de 20 días contando a partir del requerimiento, manifieste si acepta o no los términos en los que se planteó el acuerdo conclusivo, y de esta manera el empresario se sienta respaldado por esta figura.

En caso de que la autoridad no atienda el requerimiento se podrá imponer una multa prevista en la Normatividad de la figura del Ombudsman Fiscal.

Además, habrá que reformar el artículo 69E para que una vez que la autoridad acuse de recibido el requerimiento, tendrá un plazo de 20 días para concluir el procedimiento.

WHAT IS THE BASIS OF THIS REFORM?

It is intended to reform several articles from the Federal Fiscal Code, and among them, article 18B, which establishes that the protection of the rights and interests of the business owners regarding fiscal and administrative matters shall be in charge of the Fiscal Ombudsman from the PI.³

As well as article 18C, in which it is established that this new figure shall represent the chambers and confederations regulated by the Law of Business Chambers and their Confederations, as well as its members regarding fiscal, foreign trade and customs matters.

Another article to be reformed is article 18D, where it is established that the Fiscal Ombudsman must be a business owner and member of a corporate body legally recognized and composed. It must comply with the requirements established by article 33 section II of the Federal Fiscal Code. It must be selected and proposed by the corresponding corporate body, and it must be recognized, by the administrative authorities and federal bodies, as one of the representatives of the taxpayers and corporate bodies.

Another article to be reformed is article 42, in order to establish that, due to any act regarding auditing or examination conducted by the authorities, the taxpayers from the PI may request the support provided by the Fiscal Ombudsman in order to be aided in person when they visit the fiscal authority offices.

As well as article 69D, where it is established that the taxpayer that chooses a conclusive agreement in cooperation with the authorities may process this agreement by means of the Fiscal Ombudsman figure.

Even when the application is received, the Fiscal Ombudsman shall require the reviewing authority to declare, in a 20-day period starting from the requisition, whether he/she accepts the terms by which the conclusive agreement was created, and, in this manner, the business owner shall feel supported by this figure.

In case the authority ignores the requisition, a penalty mentioned in the Normativity of the Fiscal Ombudsman figure may be enforced.

In addition, article 69E must be reformed, so once the authority declares that it received the requisition, you shall be given with a 20-day period to complete the procedure.



De acuerdo al INEGI de cada 100 pesos generados en el país casi 23 pertenecen a negocios que no cumplen sus obligaciones de manera correcta"



CONCLUSIÓN

El Ombudsman Fiscal tendrá que derivar de la evolución natural de la figura del Síndico del Contribuyente reconocida por el Código Fiscal de la Federación vigente, pretendiendo incorporar a la Cuarta Transformación, la participación de los organismos empresariales en materia tributaria, velando por los derechos humanos y por la ampliación de la base de contribuyentes a través de mejoras que simplifiquen y tendencias tributarias esbeltas que fomenten la competitividad de los sectores productivos, y promuevan el cumplimiento eficiente de los empresarios.

De acuerdo al INEGI de cada 100 pesos generados en el país casi 23 pertenecen a negocios que no cumplen sus obligaciones de manera correcta,⁴ ocasionando que los proyectos de nación ya creados y los que se planean generar, se tengan que atrasar o incluso eliminar su desarrollo por falta de presupuesto. Debido a esto se comienza a crear una serie de estrategias para combatir la informalidad, que a veces afecta a los negocios formales.

Este es un buen momento para que los empresarios tomemos el reto y avancemos hacia la figura del Ombudsman Fiscal, con la visión siempre de coadyuvar con el Gobierno Federal para tener un mejor país. Finalmente, quienes deseen mayor información sobre este y otros temas fiscales pongo a su disposición, amigo lector, la página de Internet: www.tlcsociados.com.mx



According to the National Institute of Statistics and Geography (INEGI), 23 out of 100 pesos generated in the country belong to businesses that are not complying with their obligations in a proper manner"

CONCLUSION

The Fiscal Ombudsman must derive from the natural evolution of the Representative Taxpayer figure recognized by the current Federal Fiscal Code, intended to integrate the engagement of the corporate bodies regarding tax matters into the Fourth Transformation, ensuring the human rights and the extension of the taxpayer base by means of simplifying improvements and attracting tax trends that encourage the competitiveness of the productive sectors and promote the efficient compliance of the business owners.

According to the National Institute of Statistics and Geography (INEGI), 23 out of 100 pesos generated in the country belong to businesses that are not complying with their obligations in a proper manner,⁴ which causes that the development of the national projects already created and the projects expected to be implemented is overdue due to a lack of funding. For this reason, a number of strategies is being created to face informality, which may affect the formal businesses sometimes. This is the perfect time for us, the business owners, to take the challenge and move forward towards the Fiscal Ombudsman figure, intending to help the Federal Government to achieve a better country. Finally, in case you would like to know more about this and other fiscal matters, I provide you with the official website, dear reader: www.tlcsociados.com.mx

BIBLIOGRAFÍA

1. Boletín del INEGI, diciembre de 2018

Consultado en: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/StmaCnnaNal/MEI2017.pdf>.

2. Boletín de la CONCANACO SERVYTUR:

Propondrá el sector empresarial la figura de Ombudsman Fiscal. Consultado en: <http://www.concanaco.com.mx/propondra-el-sector-empresarial-la-figura-de-ombudsman-fiscal/>.

3. Diario Oficial de la Federación (DOF).

Código Fiscal de la Federación (CFF).

4. Boletín del INEGI, diciembre de 2018.

Consultado en: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/StmaCnnaNal/MEI2017.pdf>.

BIBLIOGRAPHY

1. Bulletin provided by INEGI, December 2018.

<https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/StmaCnnaNal/MEI2017.pdf>.

2. Bulletin provided by CONCANACO SERVYTUR:

The business sector shall propose the Fiscal Ombudsman figure. Consulted in: <http://www.concanaco.com.mx/propondra-el-sector-empresarial-la-figura-de-ombudsman-fiscal/>.

3. Official Journal of the Federation (DOF).

Federal Fiscal Code (FFC).

4. Bulletin provided by INEGI, December 2018.

Consulted in: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/StmaCnnaNal/MEI2017.pdf>.

Cargo
Week
Americas

e x p o
cargá

PRESENTADO POR



25-27 **10**
junio 2019 años

Centro Citibanamex, Ciudad de México

¡SE ACERCA LA REUNIÓN MÁS IMPORTANTE DE TRANSPORTE DE CARGA Y COMERCIO EXTERIOR!

- Genera negocio con más de 350 marcas
- Capacítate sin costo sobre las tendencias e innovaciones del comercio exterior
- Comparte mejores prácticas y aplicaciones de incoterms en los talleres
- Vive nuevas experiencias 360°
- Relaciónate a través del Networking disruptivo

We 
CARGO

REGÍSTRATE SIN COSTO Y ATRÉVETE
A VIVIR LA EXPERIENCIA
#Expocarga2019
www.expo-carga.com

info@expo-carga.com / ventas@expo-carga.com / Tel: +52 (55) 8852.6000

Síguenos en:    

Organizado por



Patrocinadores Corporativos



Socios Estratégicos



ÚNETE A LA COMUNIDAD DE AMANTES DE COMERCIO EXTERIOR
#Welovecarga #Welovetrade



UPS lleva tu
empresa a mercados
internacionales.





Nuevos Mercados para México por el TIPAT

y los Procedimientos Correctos
en la Certificación de Origen Válida



MTRO. RICARDO MÉNDEZ CASTRO



**New Markets for Mexico
provided by the CPTPP and
the Correct Procedures in the
Valid Certification of Origin**



MTRO. RICARDO MÉNDEZ CASTRO

Licenciado en Comercio Exterior y Aduanas por el Tecnológico de Baja California; y en Derecho por la Universidad Humanitas. Maestro en Derecho Fiscal por la Universidad Iberoamericana. Cuenta con la especialidad en asesoría de Cumplimiento Legal y Operación Aduanera. Catedrático de temas especializados en materia aduanera y de comercio exterior a nivel licenciatura y maestría en diversas universidades del país. Cursó los diplomados en: Formación Integral Aduanera y de Comercio Exterior; así como de Administración de Comercio Exterior y Negocios Internacionales. Miembro activo en la Comisión de Legislación Aduanera y de Comercio Exterior en la Academia de Derecho Fiscal del Estado de Baja California, A.C. Instructor autorizado para impartir cursos de capacitación por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Autor de las obras: "Contribuciones al Comercio Exterior" por Editorial ISEF, "Manual Práctico-Técnico para la Elaboración del Pedimento Aduanal" por Tax Editores, y "Compliance Aduanero 360°: IMMEX & Certificaciones", entre otros libros especializados. Actualmente es Líder de Consultoría en TLC Asociados y Socio Director de Trade & Law College.

Bachelor's Degree in Foreign Trade and Customs by the "Tecnológico de Baja California"; and in Law by "Humanitas University". Master's in Tax Law from the "Universidad Iberoamericana". He has a specialty in Assessment of Legal Compliance and Customs Operations. Professor of subjects specialized in customs and foreign trade at bachelor's and master's level in various universities of the country. Certified in: Integral Formation of Customs and Foreign Trade; as well as the Administration of Foreign Trade and International Business. Active member in the Commission of Customs Legislation and of Foreign Trade in the "Academia de Derecho Fiscal del Estado de Baja California, A.C.". Instructor authorized to give training courses by the Secretariat of Labor and Social Welfare. Author of the book "Contribuciones al Comercio Exterior" by ISEF Publishing House. Author of the book "Manual Práctico-Técnico para la Elaboración del Pedimento Aduanal" by Tax Publishers, among other specialized books. Currently Leading Consultant at TLC Asociados and Academic Director of Trade & Law College.



El 29 de noviembre de 2018 se dio a conocer en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el *“Decreto Promulgatorio del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico”* (TIPAT) para entrar en vigor el 30 de diciembre de 2018, el cual será aplicable para los 7 países que lo ratificaron (Australia, Canadá, Japón, Nueva Zelanda, Singapur y México). Posteriormente, se integró la República Socialista de Vietnam siendo aplicable los beneficios pactados a partir del 14 de enero de 2019.

Asimismo, el 28 de diciembre de 2018 fue publicada la *“Resolución que establece las Reglas de carácter general relativas a la aplicación de las disposiciones en materia aduanera del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico y su anexo”* para entrar en vigor el 30 de diciembre de 2018.

En el Capítulo 3 de las *“Reglas de Origen y Procedimientos Relacionados con el Origen”* del TIPAT y el Título II, Sección II *“Certificación de Origen”* de las Reglas en Materia Aduanera del TIPAT norman el procedimiento para la certificación de origen de las mercancías al amparo del TIPAT.

Antes de firmar un certificado de origen válido analiza las siguientes preguntas y respuestas:



On November 29, 2018, the *“Decree promulgating the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership”* (CPTPP) was published on the Official Journal of the Federation (DOF) to come into force on December 30, 2018, which shall be applicable to all 7 countries that endorsed it (Australia, Canada, Japan, New Zealand, Singapore and Mexico). Consequently, the Socialist Republic of Vietnam was integrated, which means that the benefits negotiated from January 14 of 2019 shall be applicable as well.

Additionally, on December 28, 2018, the *“Resolution that establishes the Rules of general nature, which concern the application of the provisions in terms of customs matters of the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership and its annex”* was published to come into force on December 30, 2018.

In Chapter 3 of the *“Rules of Origin and Procedures related with Origin”* of the CPTPP and Title II, Section II *“Certification of Origin”* of the Rules in terms of Customs Matters of the CPTPP, the procedure of the certification of origin of the products is regulated for protecting the CPTPP.

Before signing a valid certificate of origin you should analyze the following questions and answers:



¿Cuáles son los países que pueden gozar de las preferencias arancelarias del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico?

Únicamente podrán gozar del tratamiento arancelario preferencial los países que ratificaron el TIPAT, siendo Australia, Canadá, Japón, Nueva Zelanda, Singapur, Vietnam y México.



¿Quiénes pueden llenar una solicitud de Certificación de Origen Válida en el TIPAT?

Los exportadores, productores o importadores. Sin embargo, en relación con los importadores para México existe una reserva por 5 años a partir de la entrada en vigor del TIPAT.¹



¿Cuántas operaciones aduaneras ampara la Certificación de Origen Válida del TIPAT?

Cubre un solo embarque de una mercancía, o múltiples embarques de mercancías idénticas dentro de cualquier período especificado, que no exceda de 12 meses.²



What countries may benefit from the tariff preferences of the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership?

The countries that endorsed the CPTPP shall be only countries that may benefit from the preferential tariff treatment Australia, Canada, Japan, New Zealand, Singapore, Vietnam and Mexico.



Who may fill an application of a Valid Certification of Origin in the CPTPP?

The exporters, manufacturers/producers or importers. However, regarding the importers, there is a 5-year period reservation, for Mexico, from the moment when the CPTPP comes into force.¹



How many customs operations are validated by the Valid Certification of Origin of the CPTPP?

A single shipment of a product or several shipments of identical products are covered within any specific period, which must not exceed 12 months.²



¿Cuál es el periodo de vigencia de la Certificación de Origen Válida del TIPAT?

Tiene una vigencia de un año contado a partir del día siguiente a la fecha de su emisión.³



¿Cuáles son las bases para emitir una Certificación de Origen Válida del TIPAT?⁴

a) Productor:

La certificación de origen debe ser llenada sobre la base de que el productor tiene la información de que la mercancía es originaria.

b) Exportador:

La certificación de origen pueda ser llenada por el exportador de la mercancía sobre la base de:

- * El exportador tiene información que la mercancía es originaria.
- * Tiene la confianza razonable en la información del productor que la mercancía es originaria.

c) Importador:

La certificación de origen pueda ser llenada por el importador de la mercancía sobre la base de:

- * El importador tiene documentación que la mercancía es originaria.
- * Tiene la confianza razonable en la documentación de sustento proporcionada por el exportador o el productor que la mercancía es originaria.



What is the validity period of the Valid Certification of Origin of the CPTPP?

It is valid during a year, starting from the day after the date of issuance.³



Which are the bases for issuing a Valid Certification of Origin of the CPTPP?⁴



a) Producer/Manufacturer:

The certification of origin must be filled with the basis that establishes that the producer/manufacturer has the information that validates that the products are originating.

b) Exporter:

The certification of origin may be filled by the exporter of the products with the basis that establishes that:

- * The exporter has information that validates that the products are originating.
- * The reliance of the information provided by the producer/manufacturer that establishes that the products are originating.

c) Importer:

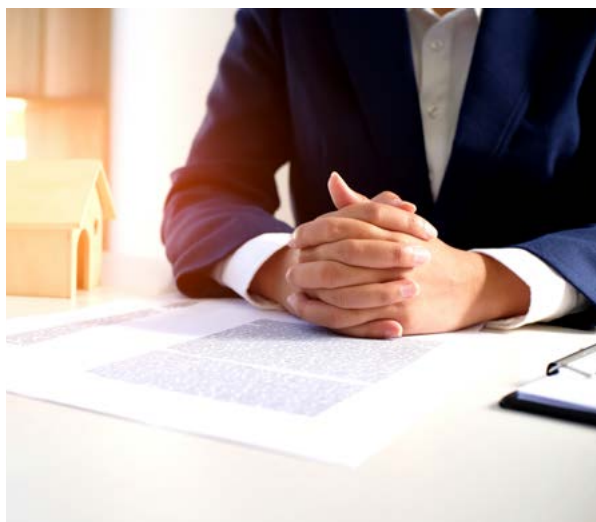
The certification of origin may be filled by the importer of the products with the basis that establishes that:

- * The importer has documentation that validates that the products are originating.
- * The reliance of the supporting documentation provided by the exporter or the producer/manufacturer of the products that establishes that the products are originating.



¿En qué idioma debe presentarse la Certificación de Origen Válida?

El importador deberá transmitir y presentar una traducción al español, en caso de que una certificación de origen válida se presente en un idioma distinto al español o inglés.⁵



¿Bajo qué supuesto la Certificación de Origen Válida no podrá emitirse en factura?

Quando se solicite tratamiento arancelario preferencial para mercancías originarias, la factura que las ampare podrá ser emitida en un país no Parte. En este caso, la certificación de origen válida no podrá emitirse en la factura, pero podrá proporcionarse en cualquier otro documento.⁶



In which language should the Valid Certification of Origin be presented?

The importer must transmit and present an Spanish translation in case a valid certification of origin is presented in a different language than Spanish or English.⁵



In what case the Valid Certification of Origin may not be issued as invoice?

When a preferential tariff treatment is requested for originating products, the validating invoice may be issued in a non-Party country. In this case, the valid certification of origin may not be issued in the invoice, however, it may be provided in any other document.⁶





¿Cuáles son los requisitos mínimos que debe tener la Certificación de Origen Válida del TIPAT?

Una certificación de origen deberá incluir los siguientes elementos conforme al Anexo 3-B del TIPAT y el Anexo de las Reglas en Materia Aduanera (RMA) del TIPAT.

NOMBRE	DESCRIPCIÓN
1 Certificación de Origen por el Exportador o Productor Importador (Reservado)	Indique si el certificador es el exportador o productor de conformidad con el artículo 3.20 del Tratado. Nota: En relación con las RMA del TIPAT, por el momento no es factible emitir un certificado de origen por parte del importador, debido a que se mantiene una reserva por 5 años para México.
2 Certificador	Proporcione el nombre, dirección (incluyendo país), número telefónico y dirección de correo electrónico del certificador.
3 Exportador	Proporcione el nombre, dirección (incluyendo país), dirección de correo electrónico y número telefónico del exportador, de ser distinto del certificador. Esta información no es requerida si el productor está llenando la certificación de origen y desconoce la identidad del exportador. La dirección del exportador será el lugar de exportación de la mercancía en un país del Tratado.
4 Productor	Proporcione el nombre, dirección (incluyendo país), dirección de correo electrónico y número telefónico del productor, de ser distinto del certificador o exportador o, si hay múltiples productores, indique "Varios" o proporcione una lista de productores. Una persona que desea que esta información sea confidencial podrá indicar "Disponible a solicitud de las autoridades importadoras". La dirección del productor será el lugar de producción de la mercancía en un país del Tratado.
5 Importador (RESERVADO)	Proporcione, de conocerse, el nombre, dirección, dirección de correo electrónico y número telefónico del importador. La dirección del importador será en un país del TPP. Nota: En relación con las RMA del TIPAT, por el momento no es factible emitir un certificado de origen por parte del importador, debido a que se mantiene una reserva por 5 años para México.
6 Descripción y Clasificación Arancelaria en el Sistema Armonizado (SA) de la Mercancía	a) Proporcione una descripción de la mercancía y la clasificación arancelaria en SA de la mercancía a nivel de 6 dígitos. La descripción debería ser suficiente para relacionarla con la mercancía cubierta por la certificación, y b) Si la certificación de origen cubre un solo embarque de una mercancía, indique, de conocerse, el número de la factura relacionada con la exportación.
7 Criterio de Origen	Especifique la regla de origen conforme a la cual la mercancía califica. Nota: En comparación de otros Tratados de Libre Comercio (TLC) no incluye la clave de un criterio de preferencia, por lo que es recomendable declarar la Regla de Origen aplicable del TIPAT.
8 Período que Cubre	Incluir el período si la certificación cubre múltiples embarques de mercancías idénticas para un período especificado de hasta 12 meses según se establece en el Art. 3.20 (4) (b) del Tratado.
9 Firma Autorizada y Fecha	La certificación debe ser firmada y fechada por el certificador y acompañada de la siguiente declaración:
10 Leyenda	Certifico que las mercancías descritas en este documento califican como originarias y la información contenida en este documento es verdadera y exacta. Asumo la responsabilidad de comprobar lo aquí declarado y me comprometo a conservar y presentar en caso de ser requerido o ponerla a disposición durante una visita de verificación, la documentación necesaria para sustentar esta certificación.



What are the minimum requirements that must be complied by the Valid Certification of Origin of the CPTPP?

A certification of origin must include the following elements according to Annex 3-B of the CPTPP and Annex of the Regulations in terms of Customs Matters (RCM) of the CPTPP.

NAME	DESCRIPTION
<p>1</p> <p>Certification of Origin by the Exporter or Producer/Manufacturer</p> <p>Importer (Reserved)</p>	<p>Specify if the certifier is the exporter or the producer/manufacturer in accordance with article 3.20 of the Agreement.</p> <p>Note: Concerning the RCM of the CPTPP, for now, it is not advisable to issue a certificate of origin by the importer, due to the fact that a 5-year period reservation is maintained for Mexico.</p>
<p>2</p> <p>Certifier</p>	<p>Provide the name, address (including country), phone number and the email address of the certifier.</p>
<p>3</p> <p>Exporter</p>	<p>Provide the name, address (including country), email address and the phone number of the exporter, in case he/she is not the certifier.</p> <p>This information is not required if the producer/manufacturer is filling the certification of origin and he/she does not recognize the identity of the exporter. The address of the exporter shall be the place of export of the products in a country included in the Agreement.</p>
<p>4</p> <p>Producer/Manufacturer</p>	<p>Provide the name, address (including country), email address and the phone number of the producer/manufacturer, in case he/she is not the certifier or exporter, or, in case there are several producers/manufacturers, specify "Several" or provide a list of producers/manufacturers.</p> <p>The individual that would like this information to be confidential may specify "Available at the request of the importing authorities". The address of the producer/manufacturer shall be the place of production of the products in a country included in the Agreement.</p>
<p>5</p> <p>Importer (RESERVED)</p>	<p>Provide the name, address, email address and the phone number of the importer (if known). The address of the importer shall be in a country included in the CPTPP.</p> <p>Note: Concerning the RCM of the CPTPP, for now, it is not advisable to issue a certificate of origin by the importer, due to the fact that a 5-year period reservation is maintained for Mexico.</p>
<p>6</p> <p>Tariff Description and Classification in the Harmonized System (HS) of the Products</p>	<p>a) Provide a description of the products and the tariff classification in the HS of the products by using 6 digits. The description should be enough to be associated with the products covered by the certification, and</p> <p>b) In case the certification of origin covers only a shipment of a group of products, specify the invoice number related with the export (if known).</p>
<p>7</p> <p>Origin Standards</p>	<p>Specify the rule of origin according to the rule that the products qualify for.</p> <p>Note: Compared with other Free Trade Agreements (FTA), it does not include the code of a preference standard, therefore, it is advisable to declare the Rule of Origin that applies to the CPTPP.</p>
<p>8</p> <p>Period Covered</p>	<p>The period should be included in case the certification covers several shipments of identical products for a specific period of up to 12 months, according to the stipulations of Article 3.20 (4) (b) of the Agreement.</p>
<p>9</p> <p>Authorized Signature and Date</p>	<p>The certification must be signed and dated by the certifier, and it must come with the following declaration:</p>
<p>10</p> <p>Legend</p>	<p>I certify that the products described in this document qualify as originating products and that the information contained in this document is truthful and accurate. I assume the responsibility of verifying the stipulations of this document and I am committed to maintain, present or provide the documentation required to validate this certification during a verification visit (if required).</p>



¿Cuáles son las obligaciones del importador para gozar de las preferencias arancelarias del TIPAT?*



- * Declarar que las mercancías son originarias del TIPAT.
- * Asentar en el pedimento las claves de los identificadores correspondientes: TL – TIP.
- * Declarar los datos de la resolución anticipada en las observaciones del pedimento (número y fecha del oficio) si fue solicitada la preferencia mediante este procedimiento.
- * Declarar el e-document en el pedimento de la certificación de origen válida del TIPAT.



What are the obligations of the importer in order to benefit from the tariff preferences of the CPTPP?*

- * Declaring that the products are originating from the CPTPP.
- * Specifying the codes of the corresponding customs declaration codes in the declaration: TL – TIP.
- * Declaring the data of the anticipated resolution in the comments or observations of the declaration (number and date of the document) in case the tariff preference was requested by means of this procedure.
- * Declaring the e-document in the declaration of the valid certification of origin of the CPTPP.



¿Cuáles son las obligaciones del importador para gozar de las preferencias arancelarias de mercancía textil o prenda de vestir originaria del TIPAT? ⁸

- * Asentar en el pedimento las claves de los identificadores correspondientes: LP (Lista de Escaso Abasto).
- * Proporcionar una certificación de origen válida con los siguientes datos:

El exportador o productor deberá indicar el Número de Producto o la Descripción del Material de Escaso Abasto conforme al Apéndice 1 (Lista de Productos de Escaso Abasto) del Anexo 4-A (Reglas de Origen Específicas por Producto para Textiles y Prendas de Vestir) del TIPAT.



What are the obligations of the importer in order to benefit from the tariff preferences of originating textile products or clothing items from the CPTPP? ⁸

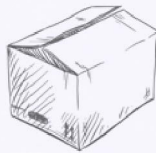
- * Specifying the codes of the corresponding customs declaration codes in the declaration: LP (List of Scarce Supply).
- * Providing a valid certification of origin with the following data:

The exporter or producer/manufacturer must specify the Number of the Product or the Description of the Scarce Supply Material according to Appendix 1 (List of Scarce Supply Products) of Annex 4-A (Specific Rules of Origin by Product for Textile Products and Clothing Items) of the CPTPP.



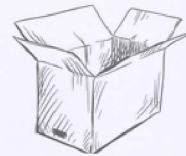
BIBLIOGRAFÍA

- 1. **Cfr. Artículo 3.20 TIPAT.**
Regla 9 RMATIPAT.
- 2. **Cfr. Regla 6 RMATIPAT.**
- 3. **Cfr. Regla 7 RMATIPAT.**
- 4. **Cfr. Artículo 3.20 TIPAT.**
Regla 9 RMATIPAT.
- 5. **Cfr. Regla 8 RMATIPAT.**
- 6. **Cfr. Regla 10 RMATIPAT y Regla 3.1.8 de las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) 2018.**
- 7. **Cfr. Artículo 3.24 TIPAT.**
Regla 13 RMATIPAT.
- 8. **Cfr. Artículo 4.2 (8) TIPAT.**
Reglas 15 y 19 RMATIPAT.



BIBLIOGRAPHY

- 1. **Cfr. Article 3.20 CPTPP.**
Rule 9 RCMCPTPP.
- 2. **Cfr. Rule 6 RCMCPTPP.**
- 3. **Cfr. Rule 7 RCMCPTPP.**
- 4. **Cfr. Article 3.20 CPTPP.**
Rule 9 RCMCPTPP.
- 5. **Cfr. Rule 8 RCMCPTPP.**
- 6. **Cfr. Rule 10 RCMCPTPP and Rule 3.1.8 of the General Regulations of Foreign Trade (GRFT) 2018.**
- 7. **Cfr. Article 3.24 CPTPP.**
Rule 13 RCMCPTPP.
- 8. **Cfr. Article 4.2 (8) CPTPP.**
Rules 15 and 19 RCMCPTPP.



XXXVI CONGRESO

ALACAT

SILBARCELONA

expo & congreso

26-28 Junio 2019

El Comité Ejecutivo de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y El Caribe, tiene el agrado de invitarle a la Trigésima Sexta edición de nuestro Congreso Anual, que se llevará a cabo en la Ciudad de Barcelona, España, dentro del marco de la feria del Salón Internacional de la Logística (SIL), del 26 al 28 de Junio del 2019.

Para mayor información consultar: www.alacat2019.com

Análisis del Estímulo Fiscal para el IVA en la Región Fronteriza Norte

MTRO. MIGUEL ÁNGEL GUILLÉN DE LEÓN





Analysis of the Fiscal VAT Incentive in the Northern Border Region



MTRO. MIGUEL ÁNGEL GUILLÉN DE LEÓN

Licenciado en Contaduría egresado del Instituto Tecnológico de Tijuana. Maestro en Derecho Fiscal por la Universidad Humanista. Desempeñó labores como Jefe de Departamento de Orientación, Trámites y Servicios, en el Servicio de Administración Tributaria (SAT), donde tenía bajo su responsabilidad los trámites RU/RX, revisión de casos SAC, supervisión del módulo, organizar y atender talleres de orientación colectivas, liberación de CITAS, supervisión de tiempos de espera mediante la función de Torre de Control, capacitación interna, atención de reportes a nivel central, indicadores, declaraciones, y facturas electrónicas. Experto en la realización de trámites ante dependencias gubernamentales como IMSS, SAT, INFONAVIT, Gobierno del Estado y Gobierno Municipal. Especialista en cálculos de impuestos y cuotas patronales, registro de contabilidad en sistemas electrónicos, atención a requerimientos del SAT y auditorías de distintas dependencias. Actualmente tiene a su cargo el departamento de Impuestos Corporativos en TLC Asociados.

Bachelor's Degree in Accounting granted by the Technological Institute of Tijuana. Master's Degree in Tax Law granted by the Humanist University. He performed tasks as the head of the Guidance, Processes and Services Department in the Tax Administration Service (SAT), where he was in charge of the RU/RX processings, examination of SAC cases, module monitoring, organizing and dealing with the following seminars: collective guidance, organizing appointments, monitoring waiting times by using the Control Tower function, internal training, report treatment at a central level, indicators, statements, and electronic invoices. He is an expert in performing processings before governmental agencies, such as IMSS, SAT, INFONAVIT, State Government and Local Government. He is a specialist in calculating taxes and employer's contributions, accounting log in electronic systems, attention to requirements by SAT and audits from different agencies. Currently, he is in charge of the Corporate Tax Department at TLC Asociados.

México inicia el 2019 con varios cambios en distintas materias, uno de los más notorios que sigue haciendo eco es el Decreto de Estímulos Fiscales para la Región Fronteriza Norte, el cual tiene uno de los beneficios más interesantes, cobrar el Impuesto al Valor Agregado (IVA) al 8%.

Lo que se promueve con este movimiento es que los consumidores sean los realmente beneficiados al poder tener operaciones con un menor precio al que se manejaba en el año pasado.

También crea la oportunidad de competencia con el sur de Estados Unidos, porque no es nuevo conocer que sus precios son menores al compararse con los de México.



Podemos ver que la idea en verdad es buena y tiene un fin que nos beneficia como consumidores, el problema se encuentra cuando los comerciantes no otorgan dicho beneficio manteniendo los precios, que se puede entender si es que por las variables del mercado no es posible otorgar la reducción como se quisiera o también si es que se encuentran dentro de los supuestos en los que no se aplica el beneficio.

Este beneficio se publica en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 31 de diciembre de 2018, y en el mismo decreto se menciona que estará vigente a partir del 01 de enero de 2019, y por los años 2019 y 2020.¹ Esperando que al momento de su revisión se observe un crecimiento en las operaciones como para dejar el decreto por más tiempo.



Mexico starts 2019 with several changes in different matters, one of the most significant changes that is still being emphasized is the Fiscal Incentive Decree for the Northern Border Region, which implies one of the most interesting benefits: charging the Value-Added Tax (VAT) by 8%.

The fact that the consumers are the ones who are benefiting by being able to have operations with a lower cost compared to the former cost from last year is what is promoting this movement.

In addition, it provides the opportunity to compete against the United States, since it is evident that its prices are lower compared to Mexico's prices.

It is evident that this is a good idea and it has a purpose that shall benefit all of us, as consumers, the problem is presented when the traders do not provide this benefits by maintaining the prices, which may be comprehensible if, due to the changing conditions of the market, it is not possible to grant the reduction as expected, or if they are found in the circumstances in which the benefit is not applicable.

This benefit is published on the Official Journal of the Federation (DOF) on December 31, 2018, and in the Decree aforementioned it is mentioned that it shall come into force on January 1, 2019 until 2020.¹ Expecting a remarkable increase regarding the operations during the examination in order to remain in force for a longer period.

“

Podemos ver que la idea en verdad es buena y tiene un fin que nos beneficia como consumidores, el problema se encuentra cuando los comerciantes no otorgan dicho beneficio manteniendo los precios”

“

It is evident that this is a good idea and it has a purpose that shall benefit all of us, as consumers, the problem is presented when the traders do not provide this benefits by maintaining the prices”



La importación de bienes o mercancías se descarta de la aplicación porque

para la Ley del Impuesto al Valor Agregado se distingue como una actividad diferente a las mencionadas anteriormente"



¿EN QUÉ CONSISTE EL ESTÍMULO?

El decreto nos indica que se otorga un crédito fiscal del 50% sobre la tasa del 16% del IVA y por simplificación administrativa, este crédito se disminuye a la tasa de manera directa para después el resultado (8%) aplicarlo sobre los actos o actividades realizadas en los locales o establecimientos ubicados en la Región Fronteriza Norte (RFN).²

Al beneficio se pueden apegar las personas físicas o personas morales que realicen los actos o actividades aplicables que son enajenación de bienes, prestación de servicios independientes u otorgamiento del uso o goce temporal de bienes. La importación de bienes o mercancías se descarta de la aplicación porque para la Ley del Impuesto al Valor Agregado se distingue como una actividad diferente a las mencionadas anteriormente.

Estas actividades se deben realizar en los locales o establecimientos del contribuyente que se ubiquen en la RFN, por lo que, si un comerciante cuenta con su domicilio fiscal fuera de esta zona, pero cuenta con una sucursal dada de alta ante el Servicio de Administración Tributaria (SAT) dentro de la zona, entonces podrá aplicar el estímulo fiscal solo a los actos realizados en dicha región.



The importation of products or commodities is discounted from the application, since it is described as a different activity, for the Added-Value Tax Law, compared with the activities aforementioned"

WHAT IS THE PURPOSE OF THIS INCENTIVE?

The Decree establishes that a fiscal credit of 50% on the 16% VAT rate is granted for an administrative simplification, this credit is directly reduced to the rate in order to subsequently apply the result (8%) on the acts or activities performed at the establishments located in the Northern Border Region (NBR).²

This benefit is applicable to all natural and legal persons who perform the applicable acts or activities, which are: asset disposal, independent service delivery or granting of the temporary use or possession of assets. The importation of products or commodities is discounted from the application, since it is described as a different activity, for the Added-Value Tax Law, compared with the activities aforementioned.

These activities must be performed at the taxpayer's establishments located in the NBR, therefore, in case a trader's fiscal address is located outside this zone aforementioned, but he/she has a branch office registered and recognized by the Tax Administration Service (SAT) within the zone, the trader shall be able to apply the fiscal incentive only to the acts/activities performed in the region.

La RFN está compuesta por 43 municipios de 6 estados de la República Mexicana, siendo los siguientes:³



El límite territorial que se tiene para esta zona es el municipio entero, queriendo decir que toda la extensión territorial del municipio es en donde se puede aplicar el beneficio de cobrar el IVA al 8%.



The NBR is composed by 43 municipalities of 6 Mexican states, which are the following ones:³

- **BAJA CALIFORNIA:** Ensenada, Playas de Rosarito, Tijuana, Tecate and Mexicali.
- **SONORA:** San Luis Río Colorado, Puerto Peñasco, General Plutarco Elías Calles, Caborca, Altar, Saric, Nogales, Santa Cruz, Cananea, Naco and Agua Prieta.
- **CHIQUAHUA:** Janos, Ascensión, Juárez, Práxedes G. Guerrero, Guadalupe, Coyame del Sotol, Ojinaga and Manuel Benavides.
- **NUEVO LEÓN:** Anáhuac.
- **TAMAULIPAS:** Nuevo Laredo, Guerrero, Mier, Miguel Alemán, Camargo, Gustavo Díaz Ordaz, Reynosa, Río Bravo, Valle Hermoso and Matamoros.
- **COAHUILA DE ZARAGOZA:** Ocampo, Acuña, Zaragoza, Jiménez, Piedras Negras, Nava, Guerrero and Hidalgo.

The territorial limitation comprehended for this zone is the entire municipality, in other words, the benefit regarding charging VAT by 8% is applicable to all the territorial extension of this municipality.

¿A QUIÉNES NO LES APLICA EL BENEFICIO?

Hay que tener en cuenta que existen negocios que cumplen con todo lo anterior, pero por ciertos supuestos que maneja el decreto no pueden aplicar el estímulo, entre ellos:

La enajenación de bienes inmuebles y de bienes intangibles.

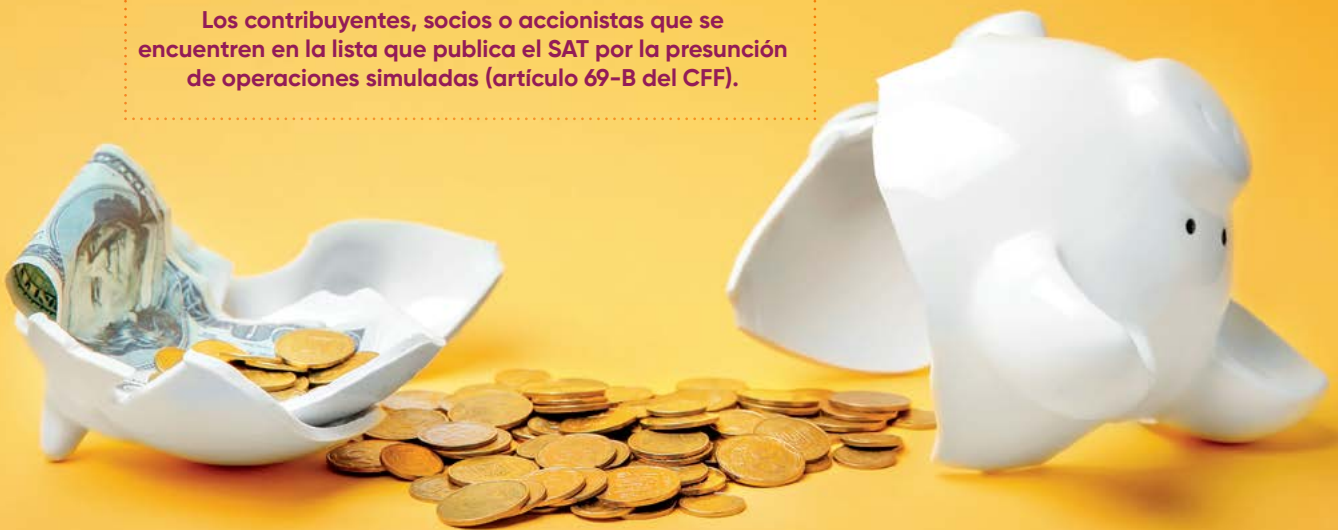
El suministro de contenidos digitales, tales como audio o video o de una combinación de ambos, mediante la descarga o recepción temporal de los archivos electrónicos, entre otros.

Los contribuyentes que se encuentren en la lista que publica el SAT por estar en algún supuesto de créditos fiscales, condonaciones, delitos fiscales o domicilio no localizado (penúltimo párrafo del artículo 69 del Código Fiscal de la Federación -CFF-).

Los contribuyentes, socios o accionistas que se encuentren en la lista que publica el SAT por la presunción de operaciones simuladas (artículo 69-B del CFF).

Los contribuyentes que hubieran realizado actos o actividades con contribuyentes que se ubiquen en el supuesto de presunción de operaciones simuladas y no se hubiera acreditado ante el SAT que si se adquirieron los bienes o recibieron los servicios que amparan los comprobantes fiscales digitales correspondientes.

Los contribuyentes que se encuentren en la lista que publica el SAT por motivo de la presunción por transmisión indebida de pérdidas fiscales (artículo 69-B Bis del CFF).⁴



WHO ARE THE INDIVIDUALS THAT MAY NOT BE GIVEN WITH THIS BENEFIT?

We must take into consideration that there are businesses that comply with all requirements aforementioned, however, due to certain circumstances contained in the Decree, the fiscal incentive is not applicable in some circumstances, among them:

The disposal of properties and intangible assets.

The provision of digital contents, such as audio, video or a combination of both by downloading or receiving temporarily the electronic files, among other.

In case the taxpayers are in the list published by SAT for being in any of the cases regarding fiscal credits, waivers, fiscal crimes or non-localized address (penultimate paragraph of article 69 of the Federal Fiscal Code -FFC-).

In case the taxpayers, members or shareholders are included in the list published by SAT for the presumption of simulated operations (article 69-B of the FFC).

In case the taxpayers that would have performed activities or acts in cooperation with taxpayers that may be found in the simulated operation presumption case, and in case the assets or services acquired or received that validate the corresponding digital fiscal receipts have not been declared and validated at SAT.

In case the taxpayers are included in the list published by SAT for the presumption of unlawful transmission of fiscal losses (article 69-B Bis of the FFC).⁴

CONDICIONES Y REQUISITOS PARA SU APLICACIÓN

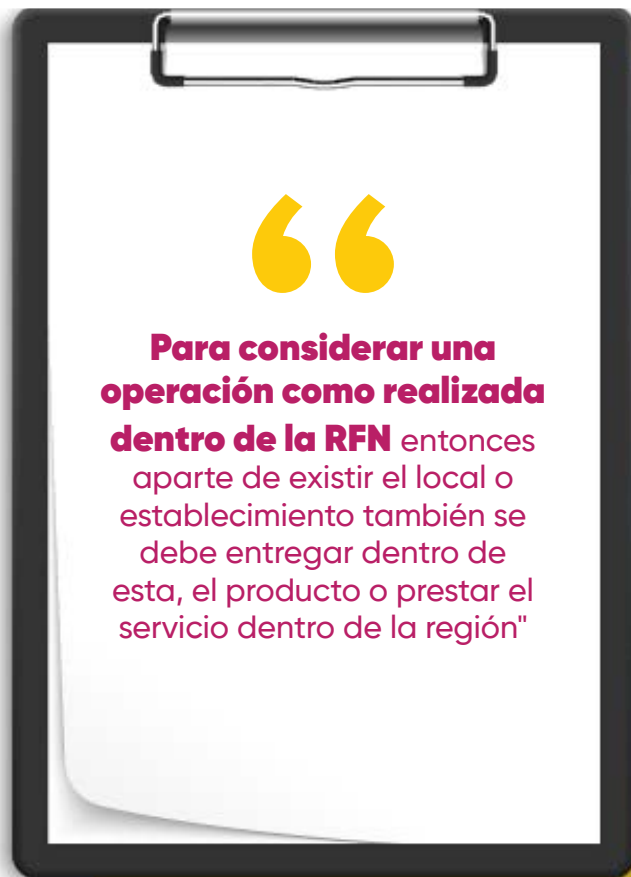
Si al analizar la situación se observa que se cumple con los parámetros para aplicar el beneficio y se opta por aplicarlo, entonces se deben de cubrir 2 condiciones:

Realizar la entrega material de los bienes o la prestación de los servicios en la Región Fronteriza Norte.

Presentar un aviso de aplicación del estímulo fiscal dentro de los 30 días naturales siguientes a la entrada en vigor del decreto o en el momento de su inscripción al RFC.⁵

De esto se puede desprender que para considerar una operación como realizada dentro de la RFN entonces aparte de existir el local o establecimiento también se debe entregar dentro de esta, el producto o prestar el servicio dentro de la región. Por lo que, si se cuenta con domicilio o local dentro de la región beneficiada, pero se pacta entregar el producto o se presta el servicio fuera de esta, entonces no se puede aplicar el estímulo a esa operación.

Originalmente se contaba con la fecha límite de presentación el 31 de enero de 2019, pero debido a que en la primera semana se desconocía cuál sería el medio para presentar dicho aviso y no fue hasta el día 7 de enero de 2019 cuando se publicaron de manera anticipada la forma a cumplir, se amplió el plazo para cumplir con dicho aviso hasta el 7 de febrero de 2019.⁶



Para considerar una operación como realizada dentro de la RFN entonces aparte de existir el local o establecimiento también se debe entregar dentro de esta, el producto o prestar el servicio dentro de la región"

Para los negocios que apenas se inscriban o reanuden actividades después de la entrada en vigor del decreto, y desean optar por aplicar la tasa al 8% deberán presentar el aviso en el momento que presenten la inscripción o reanudación.



In order to consider an operation as performed within the Northern Border Region (NBR), the product or service provided must be offered within the establishment in the region, in addition to this existing establishment"

CONDITIONS AND REQUIREMENTS FOR THE APPLICATION

Once the situation is being analyzed, in case it is observed that the parameters are complied to apply the benefit and it is applied at the end, therefore, 2 conditions must be complied:

Completing the material delivery of the assets or services in the Northern Border Region.

Presenting an application notice of the fiscal incentive within the 30 calendar days after the entry into force of the Decree, or during the moment of its registration into the RFC (Federal Taxpayer Registry).⁵

Derived from this, it is assumed that, in order to consider an operation as performed within the Northern Border Region (NBR), the product or service provided must be offered within the establishment in the region, in addition to this existing establishment. Therefore, in case you have a local address within the region where the benefit is applicable but you arranged to deliver the product or service outside this region, the incentive is not applicable to this operation.

Originally, the final date was expected to be on January 31, 2019, however, due to the fact that, during the first week, the means to present this notice were unknown, and the compliance form was published in advance until January 7 of 2019 and the period to comply with this notice was extended until February 7 of the same year.⁶

For the businesses that have just been registered or resume their activities after the entry into force of the decree, and in case they want to apply the rate by 8%, they must present the notice when they are being registered or when they resume their activities.

¿CÓMO SE HACE EL AVISO?

El aviso se presenta de manera electrónica a través del Portal del SAT (www.sat.gob.mx), siguiendo los siguientes pasos:



Los requisitos de este aviso son cumplir con las características, enviar el aviso y en el mismo presentar 2 manifestaciones, en este último punto se debe de tener demasiado cuidado, toda vez que de no contar con dichas manifestaciones no se podrá atender el aviso.

Dentro del proceso de envío se llenará en el apartado de "Descripción" las manifestaciones siguientes:

Manifiestar bajo protesta de decir verdad que no han realizado operaciones con contribuyentes que se hayan ubicado en la presunción establecida en el artículo 69-B del CFF, o bien, que acreditaron ante el SAT que efectivamente adquirieron los bienes o recibieron los servicios que amparan los Comprobantes Fiscales Digitales por Internet (CFDI).

Manifiestar bajo protesta de decir verdad que los socios o accionistas registrados ante el SAT no se encuentren en los supuestos del artículo 69-B del CFF.⁸

HOW CAN I PRESENT THE NOTICE?

The notice is electronically presented through SAT's website (www.sat.gob.mx), by following the steps above:

Select the **"Contact"** icon at the top.

Select **"Online Support" (My web portal)**.

Click on **"Personal Web portal My web portal (taxpayer)"**, enter your RFC (Federal Taxpayer Registry) and Password.

Select **"Online Services"** menu.

Select **"Service or Applications option"**.

Select **"VAT INCENTIVE BORDER ZONE"** on the **"Processing"** field.

Fill the following fields: **"To"**, **"Matter"** and **"Description"**.

Finally, click on the **"Send"** button, where you shall submit an acknowledgment of receipt.⁷

The requirements of this notice are: complying with the corresponding characteristics, sending the notice and presenting 2 declarations in this notice, and you must be absolutely careful concerning while performing this, since in case you do not have these declarations, the notice may be ignored.

During the sending process, you shall fill the following declarations in the "Description" field:

Declaring under the oath of saying the truth that any operations with taxpayers that may be found in the cases established in article 69-B of the Federal Fiscal Code have not been performed, or, that any operations with taxpayers who validated before SAT (Tax Administration Service) the acquisition of assets or the receiving of services validated by the Digital Fiscal Receipts Via Internet (DFRVI) have not been performed.

Declaring under the oath of saying the truth that the members or shareholders registered before SAT are not found in the cases established in article 69-B of the Federal Fiscal Code.⁸

¿CUÁNDO PUEDO HACER FACTURAS?

Una vez presentado el aviso no se tiene que esperar una respuesta, si se cumple con todas las características una vez presentado se pueden empezar a realizar operaciones con el IVA al 8%, lo que sí hay que esperar es la característica interna denominada "ROL" con el cual se puede hacer el CFDI al 8%.

Este ROL se genera dentro de las 72 horas después de que se envió el aviso y se puede consultar en la página del SAT de la siguiente manera:

Se deberá elegir la opción
"Otros Trámites y Servicios"

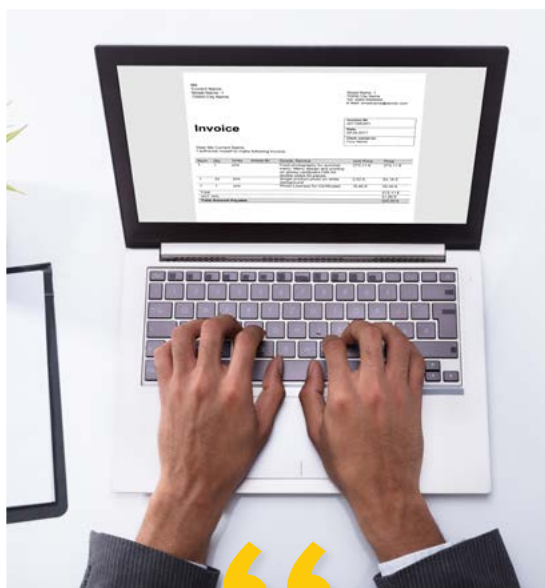
Seleccionar "Ver más"

Se dirigen al área de "Consultas",
"Consultas de padrones" y dar clic en
"Consulta tu Información Fiscal"

Se ingresa la información
del RFC y la Contraseña

Seleccionar el campo "Información
Complementaria", y validar que se cuente
con la característica "CONTRIBUYENTE
BENEFICIARIO DEL ESTÍMULO DE LA REGIÓN
FRONTERIZA NORTE CON DOMICILIO EN LA
ZONA FRONTERIZA (IVA)"

Para poder realizar las facturas con el 8%, aparte de las características antes mencionadas, es importante corroborar con el proveedor del sistema de facturación si es que cuenta con la actualización en sus sistemas para poder generar dichos comprobantes.



“
Once the notice is presented, you must not wait for a response, if all characteristics are complied once it is presented, you may start your operations with a VAT (Value-Added Tax) by 8%, and what you must wait for is the internal characteristic called "ROL", with which the DTRVI (Digital Tax Receipt Via Internet) may be made by 8%.”

“

Una vez presentado el aviso no se tiene que esperar una respuesta, si se cumple con todas las características una vez presentado se pueden empezar a realizar operaciones con el IVA al 8%, lo que sí hay que esperar es la característica interna denominada "ROL" con el cual se puede hacer el CFDI al 8%”



WHEN CAN I MAKE INVOICES?

Once the notice is presented, you must not wait for a response, if all characteristics are complied once it is presented, you may start your operations with a VAT (Value-Added Tax) by 8%, and what you must wait for is the internal characteristic called "ROL", with which the DTRVI (Digital Tax Receipt Via Internet) may be made by 8%.

This ROLE is created within the 72 hours after the submission of the notice, and you may consult it as follows:

You must select "Other Proceedings and Services".

Select "More options".

Select the "Consultancies" field, then "Roll consultancies" and click on "Consult your Fiscal Information".

Enter the information of your RFC and Password.

Select the "Additional Information" field, and make sure the characteristic recognized as "TAXPAYER OR BENEFICIARY OF THE INCENTIVE OF THE NORTHERN BORDER REGION WITH AN ADDRESS LOCATED IN THE BORDER ZONE (VAT)" is active.

In order to make the invoices by 8%, in addition to the characteristics aforementioned, you must verify, with the invoicing system supplier, that you have the updating in your systems so you can issue these receipts.

DIFERIMIENTO DE EMISIÓN DE CFDI

En caso de que el proveedor autorizado de certificación no cuente con dichas actualizaciones la autoridad otorgó un periodo de diferimiento para el contribuyente que debe emitir comprobante por operaciones realizadas en el periodo comprendido del 1 de enero al 30 de abril de 2019, aplicando el estímulo del IVA, siempre que, a más tardar, al 1 de mayo de 2019 se hayan emitido todos los CFDI pendientes.⁹

Si no se cumple con la emisión de los comprobantes conforme a la fecha antes mencionada perderán el derecho de aplicar la facilidad de diferimiento considerándose omisos en el cumplimiento de su obligación de expedir el CFDI.

Podemos concluir que las empresas mexicanas tienen una oportunidad para lograr que los vecinos norteamericanos vean a nuestra región fronteriza con características para hacer negocios o simplemente consumir, además también queremos que los mismos habitantes de la frontera vean su propia región como un lugar donde se puede adquirir a menor precio algún producto o servicio.

Con resultados positivos veremos que este beneficio próximamente será viable para quedarse, esperando que no sea nada más en la región fronteriza norte, esto solo se logrará con la participación, el apoyo del comercio, otorgando el estímulo y manteniéndolo con el cumplimiento oportuno de sus requisitos.



DEFERRAL OF ISSUANCE OF THE DFRVI

In case the authorized certification supplier does not have the updatings, the authority granted a deferral period for the taxpayer, who must issue a receipt for the operations performed with the period from January 1 of 2019 to April 30 of 2019, applying the VAT incentive as long as all the DFRVI (Digital Fiscal Receipts Via Internet) still to be issued have been issued on May 1 of 2019, at the latest.⁹

In case the issuance of the receipts is not complied according to the date aforementioned, you may lose the right to apply the deferral facility and your compliance of the obligation regarding the issuance of the DTRVI shall be considered as omitted.

We may conclude that the Mexican companies has another chance to make our North American neighbor citizens see our border region with the proper characteristics and requirements to make business or consume. In addition, we intend to make the citizens from the border region see their own region as a place where they can acquire a product or receive a service at a lower price.

With some positive results, we shall realize that this benefit shall be possible to remain, intending to expand it to other border regions, and this shall be achieved only with the engagement and the support provided by trading, granting the incentive and maintaining it with the proper compliance of its requirements.



“

Si no se cumple con la emisión de los comprobantes conforme a la fecha antes mencionada

perderán el derecho de aplicar la facilidad de diferimiento considerándose omisos en el cumplimiento de su obligación de expedir el CFDI"

“

In case the issuance of the receipts is not complied according to the date aforementioned, you may lose the right to apply the deferral facility and your compliance of the obligation regarding the issuance of the DTRVI shall be considered as omitted"

BIBLIOGRAFÍA

1. Artículo Primero transitorio del Decreto de Estímulos Fiscales para la Región Fronteriza Norte.
2. Artículo Décimo Primero del Decreto de Estímulos Fiscales para la Región Fronteriza Norte.
3. Artículo Primero del Decreto de Estímulos Fiscales para la Región Fronteriza Norte.
4. Artículo Décimo Tercero del Decreto de Estímulos Fiscales para la Región Fronteriza Norte.
5. Artículo Décimo Segundo del Decreto de Estímulos Fiscales para la Región Fronteriza Norte.
6. Artículo Cuarto Transitorio, de la Sexta Modificación de Resolución Miscelánea Fiscal para 2018.
7. Regla 11.11.2 de la Sexta Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2018, Ficha de Trámite 4/DEC-10 del Anexo 1-A de dicha Resolución.
8. Ficha de trámite 4/DEC-10 “Aviso para aplicar el estímulo fiscal de IVA en la región fronteriza norte”, contenida en el Anexo 1-A de la Sexta Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2018.
9. Artículo Tercero Transitorio, de la Sexta modificación de Resolución Miscelánea Fiscal para 2018.

BIBLIOGRAPHY

1. First Transitory Article of Fiscal Incentive Decree for the Northern Border Region.
2. Eleventh Article of the Fiscal Incentive Decree for the Northern Border Region.
3. First Article of the Fiscal Incentive Decree for the Northern Border Region.
4. Thirteenth Article of the Fiscal Incentive Decree for the Northern Border Region.
5. Twelfth Article of the Fiscal Incentive Decree for the Northern Border Region.
6. Fourth Transitory Article of the Sixth Modification of the Fiscal Miscellaneous Resolution for 2018.
7. Rule 11.11.2 of the Sixth Resolution of Modifications of the Fiscal Miscellaneous Resolution for 2018, Procedure Sheet 4/DEC-10 of Annex 1-A of this Resolution.
8. Procedure sheet 4/DEC-10 “Notice to apply the fiscal VAT incentive in the Northern border region”, contained in Annex 1-A of the Sixth Resolution of Modifications of the Fiscal Miscellaneous Resolution for 2018.
9. Third Transitory Article of the Sixth Modification of the Fiscal Miscellaneous Resolution for 2018.

Tienda especializada en regalos,
souvenirs y todo lo necesario
para que la experiencia del
viajero sea la más placentera.



Contamos con más de
42 tiendas en aeropuertos de la República Mexicana tales
como: CDMX, Monterrey, Guadalajara, Los Cabos, Vallarta, Tijuana, entre otros.



MERCADO PROVIDENCIA

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE GUADALAJARA, PUERTA "D"

"UN CONCEPTO QUE SE ADAPTA A LOS DIFERENTES MOMENTOS DEL DÍA"

Valor Agregado en la Deslocalización Global: El caso del T-MEC

DR. JUAN ILICH PÉREZ GARCÍA



Added Value in Global Delocalization: The case of the USMCA



DR. JUAN ILICH PÉREZ GARCÍA

Doctor en Estudios del Desarrollo Global por la Universidad Autónoma de Baja California, ha cursado diplomados en La Academia Internacional de Derecho Internacional de la Haya, Universidad Complutense de Madrid, Universidad de Buenos Aires, Universidad de Chile y Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Licenciado en Derecho por la UABC y la Universidad de Salamanca, actualmente se desempeña como titular del área legal y de compliance para la empresa Samsung SDS en la República Mexicana, y es miembro del Consejo Directivo del Business Alliance for Secure Commerce en los EEUU y colaborador del proyecto Justice in Mexico de la Universidad de San Diego.

PhD in Global Development Studies from the Autonomous University of Baja California, he has completed courses at The International Academy of International Law of The Hague, Complutense University of Madrid, University of Buenos Aires, University of Chile and National University of San Marcos. Law degree from the Autonomous University of Baja California and the University of Salamanca, he currently serves as legal and compliance officer for the Samsung SDS company in the Mexican Republic, and is a member of the Board of Directors of the Business Alliance for Secure Commerce in the US and collaborator of the Justice in Mexico project of the University of San Diego.

Ha existido un gran debate acerca de las diferencias locales aparentemente generadas bajo los Tratados Internacionales (Hill, 1931), y el recientemente acordado y conocido Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) no es la excepción. Inicialmente elaborado en el contexto de 1990 y el final de la Guerra Fría, la caída del Muro de Berlín y posteriormente la liberación de los movimientos humanos y capitales adoptando el nombre de “Tratado de Libre Comercio de América del Norte” (TLCAN), su renegociación hecha un cuarto de siglo después aún presentaba controversias de conformidad con lo siguiente:

COMERCIO ESPECIALIZADO

Todos los reportes de comercio financiados privada y públicamente de 1994, posteriormente implementados como TLCAN, han mostrado evidencia sustentable que prueba que el comercio internacional entre Estados Unidos, Canadá y México se ha cuadruplicado desde que se adoptó el Tratado; lo cual es una interdependencia más de la importación y exportación de bienes y servicios, siendo este segundo concepto de gran importancia. Mientras que en la década de los 90s había evidentemente un objetivo principal respecto al aumento de materia prima y productos fabricados (Boulanger, 2007) dentro del comercio y continúa siendo una gran base a acordar respecto al alcance comercial, pero existen otras perspectivas por arriba de la agenda pública, la mayoría derivan de asuntos aduaneros mucho más especializados (Dussel, 2015) y aplicaciones de derecho regional durante estas décadas.



There has been considerable debate on the local disparities apparently generated under International Trade Treatises (Hill, 1931), and the recently agreed United States-México-Canada Free Trade Agreement is no exception. Initially drafted under the 1990’s background of the end if the Cold War, the fall of Berlin Wall and consequent liberalization of human and capital movements with the name of “North American Free Trade Agreement”, its renegotation a quarter of a century later was not free at all of controversy, as per the following:

SPECIALIZED TRADE

All of the public and privately-funded commerce reports from 1994 –NAFTA implementation onwards- have shown consistent evidence that international trade between the United States, Canada and México has increased fourfold since the adoption of the treaty; that is, a more interdependence of import and export in goods and services, being of particular importance this second concept. While in the decade of the 90’s there was of course, a focal point regarding the increase on the trade of raw material and manufactured goods (Boulanger, 2007) and it still is a large base for arranging the international trading scope, there are other prospects on top of the public agenda, mostly derived from much more specialized custom issues (Dussel, 2015) and regional law implementations these decades.



“

Todos los reportes de comercio financiados privada y públicamente de 1994, posteriormente implementados como TLCAN, **han mostrado evidencia sustentable que prueba que el comercio internacional entre Estados Unidos, Canadá y México se ha cuadruplicado desde que se adoptó el Tratado**”

“

All of the public and privately-funded commerce reports from 1994 – NAFTA implementation onwards- **have shown consistent evidence that international trade between the United States, Canada and México has increased fourfold since the adoption of the treaty**”





Existen industrias en crecimiento que han hecho una entrada transversal al mapa global del comercio: los sectores médico, electrónico, químico, automotriz o aeroespacial están aumentando las capacidades de producción no tradicionales en muchos países"

Primeramente, existen industrias en crecimiento que han hecho una entrada transversal al mapa global del comercio: los sectores médico, electrónico, químico, automotriz o aeroespacial están aumentando las capacidades de producción no tradicionales en muchos países para que, en el caso de la región de Norteamérica, requieran más instalaciones, materias primas y trabajadores provenientes de los diversos sectores de la región.

En segundo lugar, existen las industrias de agricultura y ganadería, de las cuales ambas quedaron descuidadas del territorio mexicano bajo el acuerdo inicial (Escalante, 2017). Actualmente, y con la aplicación de los lobbies del comercio, son considerados una parte sensible de una sustentabilidad local y en la cima de la autosuficiencia, para que ahora más que nunca haya interdependencia respecto a los consumidores finales, adaptando la producción común y los mecanismos de selección para poder disminuir la baja calidad, plagas, parásitos y otros riesgos, y así su consumo transfronterizo se lleve a cabo lo más pronto posible.



There are growing industries that have made a transversal entrance into the global trade map: medical, electronic, chemical, automotive or the aerospace sectors are increasing the non-traditional manufacturing capabilities in several countries"



First of all, there are growing industries that have made a transversal entrance into the global trade map: medical, electronic, chemical, automotive or the aerospace sectors are increasing the non-traditional manufacturing capabilities in several countries, so that in the case of the North American region, they require more and more interconnected facilities, commodities and employees from all over their locations.

Second, there are the agriculture and livestock industries, both of which felt neglected from the Mexican side under the initial agreement (Escalante, 2017). Nowadays and with the enforcement of the trade lobbies from both of them, there are considered a sensitive part of the local sustainability and on top of the self-sufficiency, so that more than ever there is an interdependence with respect to the final consumers, adapting common production and selection mechanisms so that low quality, plagues, pests, and other risks are diminished and their cross-border consumption is as fast as possible.

“

Se estima que en la región del T-MEC un producto puede cruzar la frontera de ida y de regreso hasta 20 veces sucesivamente, desde el momento en que sus componentes son extraídos del suelo hasta su disposición en el mercado"

En tercer lugar, la importancia de las materias primas (Agencia Central de Inteligencia, 2016): Se estima que en la región del T-MEC un producto puede cruzar la frontera de ida y de regreso hasta 20 veces sucesivamente, desde el momento en que sus componentes son extraídos del suelo hasta su disposición en el mercado. Dicha magnitud ha dispuesto una nueva perspectiva respecto a los artículos recién integrados a la cadena de producción de México, Estados Unidos y Canadá, estableciendo un criterio mínimo de seguridad, como en el caso mencionado anteriormente, para poder asegurar la calidad, seguridad, e incluso los estándares ambientales desde el comienzo.



“

It is estimated in the USMCA region only a product may cross a border back and forth up to twenty times, from the moment its components are extracted from the soil up to its disposition to the market"

Third, the commodities' importance (Central Intelligence Agency, 2016): It is estimated in the USMCA region only a product may cross a border back and forth up to twenty times, from the moment its components are extracted from the soil up to its disposition to the market. Such intensity has commanded a new perspective regarding integrated items into México-US-Canada productive chain, establishing as in the case aforementioned, minimum security criteria in order to secure quality, security, safety and even environmental standards from the start.

En un análisis posterior, se hallaron nuevos temas actuales de logística e infraestructura (Rascón, 2011), así como una globalización interminable establece, lo que es un requisito obligatorio para el mejoramiento de carreteras, así como también para mejorar los puertos marítimos, y aeropuertos, e incluso optimizar los aspectos electrónicos, mismos que pueden manejar alrededor de billones de dólares dignos del comercio norteamericano, y a su vez aumentan las capacidades productivas regionales dentro de la región: en el caso de México, se dice que por cada unidad invertida en cualquier infraestructura y logística hay doble devolución de ganancias, y tomando en cuenta otros factores, podrían aumentar la productividad en una escala mayor en caso de ser incluidos.



En el caso de México, se dice que por cada unidad invertida en cualquier infraestructura y logística hay doble devolución de ganancias, y tomando en cuenta otros factores, podrían aumentar la productividad en una escala mayor en caso de ser incluidos"



On an onwards analysis, then there are infrastructure and logistics trending topics (Rascón, 2011), as a never-ending globalization put a mandatory requirement not only for better roads but also maritime, air, land and even electronic ports which can handle trillions of dollars worth of commerce in North America, which in turn enhances regional productive capabilities inside of a region: in the case of México, it is said for every invested unit in either infrastructure and logistic, there is twice the return in local revenue alone, let it be other considered factors which could increase productivity on a greater magnitude when included.

In the case of México, it is said for every invested unit in either infrastructure and logistic, there is twice the return in local revenue alone, let it be other considered factors which could increase productivity on a greater magnitude when included"

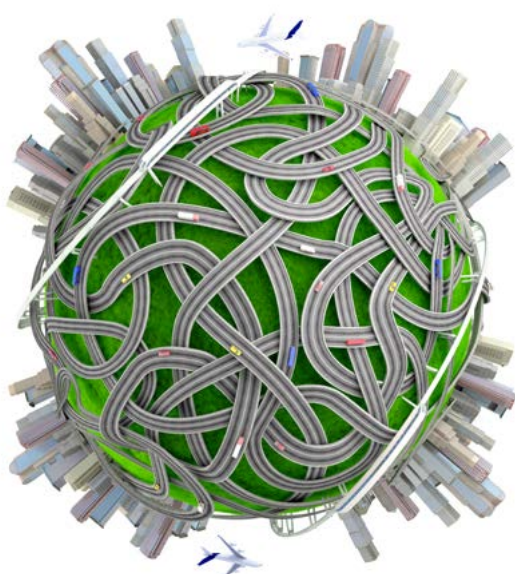


BIENES COMPLEJOS

La interrupción de las nuevas industrias marca el camino hacia la fabricación moderna de bienes intermedios (Salazar, 2018) los cuales, como su nombre lo indica, son producidos para darle entrada a mercancías más complejas y terminadas, a esto se le añade el requisito obligatorio de trabajadores especializados provenientes de varias áreas de la región, lo que incrementa aún más del grado de complejidad.

AUMENTO EN SERVICIOS

Se estima que alrededor del 50% del comercio global ya va dirigido a los servicios bancarios, financieros, y al comercio electrónico (Ríos, 2014), consultoría y auditoría, consultoría de inversiones, entre otros, los cuales han transformado drásticamente la manera en la que la sociedad va de compras, adquiere créditos y contratos extranjeros: es sumamente común que una compañía tenga fábricas en México y Vietnam, un centro de servicio en India, el departamento de diseño en Estados Unidos, el departamento de Investigación y Desarrollo en Alemania, cuentas bancarias en Reino Unido, contrataciones extranjeras en Singapur, materias primas en Sudáfrica, centro de datos en Brasil, crecimiento concentrado en China y la sede central en Irlanda, solo por nombrar algunos ejemplos de cómo el mundo llega a estar conectado hoy en día.



COMPLEX GOODS

The disruption of new industries paved the way to the modern manufacturing of intermediate goods (Salazar, 2018) which, as their name states, are produced to be input for more complex, finished merchandise and, with more complexity, there is the mandatory requirement of specialized workers from all over the region.

INCREASE IN SERVICES

It is estimated almost 50% of global commerce is already traded on services: banking and finances, e-Commerce (Ríos, 2014), consulting and auditing, brokerage among many others, have radically transformed the way society shops, engages in credit and contract overseas: it is highly common for a company to have production facilities in México and Vietnam, its service center in India, the design department in the United States, RD established in Germany, bank accounts at the United Kingdom, overseas contracting in Singapore, commodities in South Africa, data center in Brazil, growth focus in China and HQ in Ireland, to name a mere example on how much the world can be connected nowadays.



BIENES – PROPIEDAD INMOBILIARIA & ACTIVOS INTANGIBLES

El tamaño y precio del mercado respecto a los activos tangibles e intangibles depende de la inversión extranjera directa, las necesidades a corto y largo plazo de la población y la industria, en una composición mucho más dinámica, y a las tendencias globales de contratación en conformidad con un desarrollo de mercado en una región establecida así como de un tiempo específico. Para mayor claridad se describen los siguientes ejemplos: el Alojamiento en Tijuana debido a una crisis de rentabilidad en el sur de California; el interés de la Propiedad Inmobiliaria china en Vancouver, Canadá, debido a plusvalías; o las compañías de Estados Unidos que compran bienes en China; estos son únicamente algunos paradigmas transnacionales.



“



El T-MEC no es la excepción, aunque el TLCAN contemplaba ambos tipos de activos, hoy en día, la regulación comienza desde una aplicación local mucho más fuerte y modificaciones internacionales para garantizar la inversión extranjera de una manera más segura, transparente y moderna"

Lo mismo aplica tanto para los derechos de autor como para la propiedad industrial; con su producción y aprovechamiento, siendo amplificados de manera transfronteriza con acuerdos de transferencia de tecnología, empresas conjuntas e inversiones y protegidas por uso inmediato a nivel mundial.

El T-MEC no es la excepción, aunque el TLCAN contemplaba ambos tipos de activos, hoy en día, la regulación comienza desde una aplicación local mucho más fuerte y modificaciones internacionales para garantizar la inversión extranjera de una manera más segura, transparente y moderna que multiplica los beneficios de la protección tradicional IP de un solo país hacia una ventaja multilateral de redes de ganancias y lucros.



PROPERTY – REAL ESTATE & INTANGIBLE ASSETS

Market size and pricing regarding tangible and intangible assets depends on foreign direct investment, population and industrial short and long-term needs, and in a more dynamic composition, to global trends in contracting in accordance to a specific market developing in a time and region, ie. Housing in Tijuana due to affordability crisis in South California; Chinese Real Estate interest in Vancouver, CA. due to capital gains; or U.S. companies buying property in China are some of many transnational examples.

The same is directed towards both copyrights and industrial property; with their production and uses being amplified cross-border with technology transfer agreements, joint ventures and such investments being protected for immediate use worldwide. USMCA is no exception, although NAFTA contemplated both types of assets nowadays regulation starts from a stronger local enforcement and international amendments to guarantee foreign investment in a more secure, transparent and modern overseas landing that multiplies benefits of traditional one-country IP protection towards a multilateral advantage of revenue and profit networks.

“

USMCA is no exception, although NAFTA contemplated both types of assets nowadays regulation starts from a stronger local enforcement and international amendments to guarantee foreign investment in a more secure, transparent and modern overseas landing"



CONEXIONES DE AGUA Y ELECTRICIDAD

Considerar la globalización es interesante respecto a instalaciones y servicios requeridos: el mercado energético ha abierto sus puertas a la competencia extranjera en la región del T-MEC, y tanto las conexiones de agua como las de electricidad se han actualizado para establecer una cooperación binacional (Odum, 1988) en la asignación de recursos para sus ciudadanos, industrias y el medio ambiente en general, para poder reforzar la eficiencia y el compromiso y así conseguir mejores precios en los esfuerzos de sustentabilidad internacional.



COMPRAS DEL GOBIERNO

Adentrándose en el ámbito público, hace unas décadas, existía una regla escrita muy evidente, la cual dictaba que un gobierno nacional o regional debería estar obligado a contratar servicios domésticos privados, que implicara una selección “mágica” o de licitación a puerta cerrada, sin ninguna garantía de que cualquier proceso representara el mejor servicio con eficacia y al precio más competitivo. Hoy en día, la mayoría de los tratados internacionales disponen de un capítulo de tratamiento igualitario para las compañías de sus integrantes dentro de una licitación de gobierno extranjera a un nuevo servicio, considerando un grupo más grande de candidatos aptos y bien calificados que podrían cumplir satisfactoriamente la necesidad de una sociedad mejor informada acerca de cómo se pueden beneficiar de la privatización en la era del comercio global (Diario Oficial de la Federación, 2006).



GOVERNMENT PURCHASES

Entering into the public scope, a few decades from now there was the more than evident unwritten rule a regional or national government should be forced to contract domestic private services, whether it meant an open bidding or a “magic” selection at closed doors, with no absolute guarantees either process would mean the best service at the most competitive price and efficiency. Nowadays, most intraregional treaties do command an equal-treatment chapter for its members’ companies into a foreign government’s bid to a new service, considering a greater pool of well-qualified candidates which can more successfully fulfill the need of an increasingly informed society about how they can benefit from privatization in the era of global trade (Official Journal of the Federation, 2006).

ENERGY AND WATER CONNECTIONS

To consider globalization is engaging in required facilities and services: the energy market has opened to foreign competition in the USMCA region, and also both energy and water connections have been upgraded to establish a binational cooperation (Odum, 1988) in the resource allocation for their citizens, industries and overall environment, in order to increase efficiency and commitment to meet better prices along international sustainability efforts.

CUMPLIMIENTO

El objetivo previamente mencionado a la mayoría de los servicios controlados por el gobierno con participación privada y otros asuntos en la agenda pública comprometidos con el objetivo del cumplimiento. Las políticas de protección ambiental están estrechamente relacionadas a esto (Usted y Rodríguez, 1988), las cuales a pesar de ser ignoradas durante décadas, ahora son cada vez más aplicadas por varias agencias locales, organizaciones internacionales mundiales sin fines de lucro, creando una consciencia social firme para un desarrollo sustentable, el cual es la clave para los índices de calidad de vida exactamente gracias a la función de los tratados internacionales como un marco legal para dicho funcionamiento.



Otro paso en el ámbito de cumplimiento de los tratados internacionales se está elaborando para prevenir el Lavado de Dinero y Anticorrupción, y no por la razón de que la mayoría de los gobiernos se encuentran “exentos” de ellos, sino porque existen esfuerzos legales transnacionales como consecuencia para combatir el mal comportamiento de las corporaciones y organismos (Saiz, 2015) penetrando las fronteras judiciales de la legislación doméstica e impulsando cada vez más a las personas a criticar, denunciar y continuar activamente con este comportamiento poco ético hasta que un castigo se aplique a los ciudadanos y se les dé un buen ejemplo a ellos y a los medios para alcanzar un ambiente más transparente.

COMPLIANCE

The abovementioned scope refers to mostly government-controlled services with private participation, and other topics in the public agenda engage in the compliance scope. Closely related to it are the environmental protection policies (Usted y Rodríguez, 1988) which, although neglected for decades, are now increasingly enforced by several local agencies, Non-Profit and international organizations worldwide, creating a strong social awareness for a sustainable development which is a key to the quality of life indices thanks precisely to International Treaties function as a legal background to such enforcement.

Another step in the compliance world of International Treaties works out in prevention of Money Laundering and Anti-Corruption, and not because most governments are “exempt” of them but meaning there are consequent transnational legal efforts in combating public entities’ and corporations’ misbehavior (Saiz, 2015) by piercing the judicial borders of domestic legislation and increasingly encouraging people to actively criticize, denounce and follow up such unethical behavior until punishment and further examples are given to citizens and media for a more transparent environment.



Además, por los ataques terroristas a las Torres Gemelas de Nueva York que ocurrieron el 11 de septiembre de 2001, la Organización Mundial de Aduanas incorporó su panel respecto a los asuntos de seguridad y así comenzó con mayor determinación su esfuerzo por desarrollar iniciativas ligadas a esa arista. Poco tiempo después, se estableció la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo en la frontera de los Estados Unidos, y tiempo después varios países firmaron acuerdos de cooperación para unirse contra el terrorismo, lavado de dinero (Robles, 2016), bienes falsificados, tráfico de personas, armas ilegales y narcotráfico por el Programa de Operador Económico Autorizado entre agencias privadas, creando completa consciencia de la importancia de los mecanismos de prevención dentro de fronteras terrestres, aéreas y marítimas en el planeta.

Then there is the inclusion of security and safety issues, which just as the initial terrorist attacks to New York City's Twin Towers in September 11th 2001 commanded the initiation of the World Customs Organization into its panel. Soon after, there was the Customs Trade Partnership Against Terrorism into the United States border and a few years later, several countries signed cooperation agreements uniting against terrorism, money laundering (Robles, 2016), counterfeit goods, human trafficking, illegal weapons and drug dealing via the Authorized Economic Operator Program along private entities, made full awareness of the importance in preventive mechanisms within the countries' land, air and maritime borders in the planet.

“

La parte humana representa la modificación más importante, durante la era del comercio extranjero, siendo el capital humano trascendente tanto para las ganancias como para asuntos de competitividad, así como para el cumplimiento, legislación laboral y el bienestar de la sociedad"

EL COMPONENTE HUMANO

Por último, la parte humana representa la modificación más importante, durante la era del comercio extranjero, siendo el capital humano trascendente tanto para las ganancias como para asuntos de competitividad, así como para el cumplimiento, legislación laboral y el bienestar de la sociedad. Durante los primeros años de transparencia en las diferentes economías, este tema apenas se había visto como una inversión de capital donde los costos más bajos invalidarían literalmente al resto.

Hoy en día, dicho concepto tiene cambios que son vistos como un enfoque en todos los valores de la compañía respecto a los Derechos Humanos de las agencias públicas y privadas a través de ellas, una negociación colectiva y democrática terminada, transferencia de capital humano para crear más productividad de valor agregado (Stephenson, 2015), y destinando diferentes tipos de empleos dependiendo de la especialidad regional o nacional para llevar a cabo una extracción dada, producción y procesos de servicios en dicho territorio.



THE HUMAN COMPONENT

Last but not least, the human part is the most important modification by far, during the era of overseas commerce, being human capital transcendent both for revenue and competitiveness matters, as well as for compliance, labor law enforcement and society well-being. During the first years of the openness in the different economies, this item was merely seen as a capital input where the cheapest cost would literally override the rest. Nowadays, such concept has changes to be seen as the focus in any company's values, respect of Human Rights from private and public entities via themselves and through democratic collective negotiation, transference of human capital to create more value-added productivity (Stephenson, 2015), and allocating different employment types depending on the regional or national specialty to perform a given extraction, manufacturing, productive or service process in that territory.

“

The human part is the most important modification by far, during the era of overseas commerce, being human capital transcendent both for revenue and competitiveness matters, as well as for compliance, labor law enforcement and society well-being"



No solo no hay evidencia empírica en absoluto que arroje cifras totales que disminuyan el empleo como resultado de la deslocalización del empleo debido a las prácticas comerciales internacionales; hay un aumento real en sectores más específicos causando algunas pérdidas y otros aumentos por una región dada, beneficiando a unos más que a otros: considerando sólo los Estados Unidos en la región del T-MEC, sus estados dependen cada vez más del comercio exterior para mantener salarios más altos para su mercado laboral, infraestructura, inversión en educación (Cortagenera y Freijedo, 2000) y un ambiente sustentable para su sociedad, creando mejores Derechos Humanos para los ciudadanos.



En conclusión, mientras todos los ejemplos son mayormente analizados dentro de la región del T-MEC, otras redes de comercio se han adaptado muy exitosamente en el mundo del comercio por una integración similar o más arraigada (Hill, 1931): México ya forma parte de esto, y otro Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea, y la Unión Aduanera y un Mercado Común, los cuales son el segundo y tercer paso, ya están siendo procesadas con la Alianza del Pacífico con Colombia, Chile y Perú. Los otros pasos para crear economías de escala de libre comercio, servicios, impuestos, aduanas, divisas, ciudadanía, movimiento popular, prestaciones sociales y una unión económica o monetaria como la Unión Europea y la Eurozona, actualmente destacadas, no están lejos de la replicación en otros puntos geográficos, y solamente evidencia la manera en la que la deslocalización es una regla habitual actualmente, y cómo la inversión y los Derechos Humanos de las personas pueden ser fomentados junto a la transparencia del gobierno usando el camino más apropiado y el marco legal a seguir.

Not only is there no empirical evidence whatsoever giving total job diminishing figures resulting from employment delocalization because of international trade practices; there is an actual increase in more targeted sectors resulting in some losses and other increases for a given region, with some benefiting more than others: taking just the United States in USMCA region, more and more its states depend on foreign trade to keep up higher wages for their labor market, infrastructure and education investment (Cortagenera y Freijedo, 2000) and sustainable environment for their society, resulting in better human rights for citizens.

In conclusion, while all of the above samples are mostly analyzed within the USMCA region, other trade networks have very successfully adapted into the world's commerce arena by equal or deeper integration (Hill, 1931): México is already engaged in this and another FTA with the European Union, and a Customs Union and Common Market which are the 2nd and 3rd step is under process with the Pacific Association along Colombia, Chile and Peru. The other steps to create scale economies of free trade, goods, services, taxation, customs, currency, citizenship, people's movement, social benefits, and economic/monetary union just as the EU and the Eurozone now stand for are not far from replication in another geographical points, and it just evidences how delocalization is a commonplace rule now, and how investment and people's human rights can be fostered along government transparency with the proper path and legal background to be followed.

BIBLIOGRAFÍA



Central Intelligence Agency.

“The World Factor”. Estados Unidos, 2016.

Cortagenera, B. Alicia y F. Freijedo, Claudio. “Tecnologías de gestión”. México, 2000. Macchi Grupo Editor.

Diario Oficial de la Federación.

“Reglas para la Celebración de Licitaciones Públicas Internacionales Bajo La Cobertura de Tratados de Libre Comercio Suscritos por los Estados Unidos Mexicanos”. México, 2006. Gobierno Federal.

Dussel Peters, Enrique.

“La Renegociación del TLCAN. Efectos Arancelarios y el Caso de la Cadena del Calzado”. México, 2015. Universidad Nacional Autónoma de México.

Escalante Semerena, Roberto y González, Fernando.

“TLCAN en la Agricultura de México: 23 Años de Malos Tratos”. México, 2017. Universidad Nacional Autónoma de México.

H. T. Odum. “Ecosistemas y Políticas Públicas”. Estados Unidos, 1988. University of Florida.

Universidad Nacional Autónoma de México.

H. T. Odum. “Ecosistemas y Políticas Públicas”. Estados Unidos, 1988. University of Florida.

Hill, Norman L.

“International Administration”. Estados Unidos, 1931. Mc-Graw Hill.

Jiménez Boulanger, Francisco y Espinoza Gutiérrez, Carlos Luis.

“Costos Industriales”. Costa Rica, 2007. Instituto Tecnológico de Costa Rica.

M. Stephenson, Sherry.

“Cadenas Globales de Valor: La Nueva Realidad del Comercio Internacional”, Estados Unidos, 2015. International Centre for Trade and Sustainable Development.

Rascón Chaves, Octavio A.

“El Transporte en México y el Mundo. Situación Actual y Visión del Futuro”, México, 2001. Al México y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Robles Farrera Luis Eduardo.

“Ensayo sobre la Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita”. México, 2016. Asesores en Soluciones.

Ríos Ruiz, Alma de los Ángeles.

“Análisis y Perspectivas del Comercio Electrónico en México”, México, 2014. Universidad Nacional Autónoma de México.

Saiz Peña Carlos Alberto.

“Cómo Gestionar los Riesgos Normativos en la Empresa”. España, 2015. Rodona Industria Gráfica SL.

Salazar, Angie.

“Bienes Intermedios”, México, 2018.

Usted, Bryan y Rodríguez Noriega, Eduardo.

“Políticas Públicas e Inversiones Ambientales de Transnacionales en México”. México, 1998.

BIBLIOGRAPHY

Central Intelligence Agency.

“The World Factor”. The United States, 2016.

Cortagenera, B. Alicia and F. Freijedo, Claudio.

“Management Technologies”. Mexico, 2000. Macchi Editor Group.

Official Journal of the Federation.

“Rules for Celebrating the International Public Tenders under the Free Trade Agreements Coverage Signed by Mexico.” Mexico, 2006. Federal Government.

Dussel Peters, Enrique.

“The Renegotiation of NAFTA. Tariff Effects and the Footwear Chain Case”. Mexico, 2015. National Autonomous University of Mexico.

Escalante Semerena, Roberto and González, Fernando.

“NAFTA in Mexican Agriculture: 23 Years of Mistreatments”. Mexico, 2017. National Autonomous University of Mexico.

H. T. Odum. “Ecosystems and Public Policies”.

The United States, 1988. University of Florida.

Hill, Norman L. “International Administration”.

The United States, 1931. Mc-Graw Hill.

Jiménez Boulanger, Francisco and Espinoza Gutiérrez, Carlos Luis.

“Industrial Costs”. Costa Rica, 2007. Technological Institute of Costa Rica.

M. Stephenson, Sherry.

“Global Value Chains: The New Reality of International Trade”, The United States, 2015. International Centre for Trade and Sustainable Development.

Rascón Chaves, Octavio A.

“The Mexican and Global Transport. The Current Situation and The Future Vision”, Mexico, 2001. To Mexico and the National Science and Technology Council.

Robles Farrera Luis Eduardo.

“Essay about the Federal Law for Preventing and Identifying Operations with Resources Derived from Illegal Sources”. Mexico, 2016. Solution Advisors.

Ríos Ruiz, Alma de los Ángeles.

“Analysis and Perspectives of the Online Trade in Mexico”, Mexico, 2014. National Autonomous University of Mexico.

Saiz Peña Carlos Alberto.

“How to Manage the Regulatory Risks in the Company”. Spain, 2015. Rodona Industria Gráfica SL.

Salazar, Angie.

“Intermediate Goods”, Mexico, 2018.

Usted, Bryan and Rodríguez Noriega, Eduardo.

“Public Policies and Environmental Investments regarding Transnational Networks in Mexico”. Mexico, 1998.

*“Compartimos más que conocimiento,
experiencias que marcarán tu futuro.”*

MAESTRÍA

**Derecho Aduanero
y Derecho de Comercio Exterior**

RVOE: 20181723

MAESTRÍA

**Derecho Fiscal y
Administrativo**

RVOE: 20180811

DOCTORADO EN

Derecho

CERTIFICACIÓN

Líder de Compliance

IVA & IEPS Riesgos en A31

DIPLOMADO

**Derecho Aduanero y
Comercio Exterior**

CERTIFICACIONES

CONOCER



#SoyCuejBC

Plantel Ciudad de México

Av. Municipio Libre 103 Col. Portales, contacto@cuej.edu.mx
Del. Benito Juárez, C.P. 03300 Tel: (55) 5575 9840 / (55) 5672 2020

www.cuej.edu.mx

Plantel Baja California

Luis Cabrera 2089, Planta Baja, campusbc@cuej.edu.mx
Zona Urbana Río Tijuana, C.P. 22010 info@tradelawcollege.edu.mx
Tijuana, Baja California Tel: (664) 200 2770 / (664) 684 2303

www.tradelawcollege.edu.mx

¡Suscríbete hoy mismo!

REVISTA EN CIRCULACIÓN DESDE 2012



PUBLICACIÓN BIMESTRAL

\$700.00 MXN
anuales incluye:

A PARTIR DE LA FECHA DE SUSCRIPCIÓN

6 números al año en su versión impresa

6 ediciones en versión digital PDF

Envío a domicilio GRATIS

También puedes descargar la versión digital de la edición actual por tan sólo **\$70.00 MXN** en: www.tlcmagazinemexico.com.mx con tu tarjeta de crédito o débito a través de: 

www.tlcmagazinemexico.com.mx
direccion.ejecutiva@tlcmagazinemexico.com.mx

(55) 53.51.50.22
(55) 44.99.70.05

Logramos el primer Despacho Anticipado de México



*Hacemos la entrega
más ágil del mercado*



DESPACHO ANTICIPADO

- Pagos de pedimentos anticipados.
- Pre-programación de citas para entrega de contenedor, inclusive el mismo día que se descarga buque.
- Modulación electrónica para importación y exportación eficientizando los tiempos.
- Carril especial en ruta fiscal para modulación de manera inmediata.

www.contecon.mx

Bld. Miguel de la Madrid Hurtado S/N Colonia Las Brisas, CP28210, Manzanillo, Colima, México. Tel: +52 (314) 138 2009

Servicios TLC Asociados:

Enfocados en Comercio Exterior y Aduanas.

*Nuestras **estrategias innovadoras** nos han permitido lograr lo que otros consideran imposible. Siempre en el marco de la ley.*

- Arquitectura Aduanera.
- IMMEX 360°.
- NANO Compliance.
- NANO FIT.
- TLC Infiniti.
- Acompañamiento en visita domiciliaria / Revisión de Gabinete de Comercio Exterior.
- Compliance Anexo 24 y Anexo 31.
- Auditorías Preventivas y de Cumplimiento.
- Certificación de IVA-IEPS.
- Defensa y Seguro Jurídico.
- Blindaje Legal.
- Consultoría y Estrategia Fiscal.
- Lobbying.
- Certificación de Operador Económico Autorizado (C-TPAT/ OEA).
- Gestoría de permisos especiales.
- Capacitación.



MARCANDO EL PASO
EN EL CUMPLIMIENTO DEL
COMERCIO EXTERIOR
Y ADUANAS