

ALADI/SEC/Estudio 181
31 de octubre de 2006.

**Diagnóstico sobre el actual marco normativo y operativo aplicable en la región
en materia de facilitación aduanera**

**PROSPECTIVA DE LA FACILITACIÓN ADUANERA EN LOS PAÍSES MIEMBROS
DE LA ALADI: UN ESCENARIO POSIBLE.**
(PERÍODO 2007-2010)

Resumen Ejecutivo

El presente Estudio corresponde al Ítem V.12 del Programa de Actividades de la Asociación Latinoamericana de integración (ALADI) para el año 2006 y su objeto es presentar un escenario posible para las acciones en materia de facilitación aduanera en los países miembros de la ALADI, utilizando un horizonte temporal 2007 – 2010.

A estos efectos, se utilizó un modelo de análisis de construcción de escenarios, que se presenta en la Primera Parte: Marco Teórico.

La construcción de escenarios es un método que teórica, instrumental y empíricamente se inscribe en el campo de las ciencias sociales y pertenece al ámbito de la Prospectiva. Para la construcción de la base de los escenarios se procede a la delimitación del sistema analizado mediante la identificación de las variables esenciales que caracterizan dicho sistema. Tales variables son las que permiten realizar un análisis explicativo global, lo más exhaustivo posible, del sistema estudiado y del entorno.

En la Segunda Parte, Construcción de la Base de los Escenarios, se delimitó el sistema a analizar, definiendo los términos facilitación del comercio y facilitación aduanera e identificando sus variables.

En este sentido se definió a la facilitación del comercio como la “racionalización, simplificación, reducción o eliminación de todas las medidas o barreras que obstaculicen el comercio internacional o el desplazamiento de factores productivos a nivel transfronterizo” y a la facilitación aduanera, en su sentido más amplio, como la “política pública, emprendida de forma unilateral o negociada, cuyos objetivos sean facilitar el comercio exterior, atendiendo su crecimiento y sus necesidades de información, sin por ello disminuir su control y seguridad ni atentar contra su facultad fiscalizadora; simplificar, racionalizar y armonizar los procedimientos en base a la aplicación de nuevas técnicas de control y tecnología de la información; combatir los ilícitos aduaneros maximizando los niveles de seguridad; obtener imagen de transparencia en su funcionamiento que sirva de respaldo a la

gestión comercial del país; generar las estadísticas de comercio exterior que contribuyan a operaciones comerciales; lograr una eficaz y eficiente cooperación y coordinación con aduanas de otros países y con otros organismos del Estado y entidades privadas relacionadas con el comercio exterior”,

A su vez, en función a las definiciones anteriores, se llegó a la siguiente, estableciéndose, a los efectos del presente estudio, que “La facilitación aduanera es toda política pública, ya sea gubernamental o intergubernamental, que oriente las funciones de las aduanas hacia la facilitación del comercio.”

En cuanto a la identificación de las variables del estudio, basándose en un modelo de análisis de políticas públicas, se tomó a la facilitación aduanera como la variable dependiente y a los distintos componentes de la misma, las variables independientes, construyéndose un Modelo de Facilitación Aduanera que fue utilizado de referencia en los distintos escenarios.

En la Tercera Parte, Percepción del Escenario Real, teniendo el cuenta el modelo identificado en el capítulo anterior, se realizó un relevamiento de los avances más significativos registrados en foros internacionales y un análisis retrospectivo de las acciones realizadas en materia de facilitación aduanera en el ámbito de la ALADI y en los esquemas de integración sub-regionales, Comunidad Andina de Naciones (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

En la Cuarta Parte, Diseño del Escenario Ideal, se concluye que prácticamente todos los componentes o variables de una aduana facilitadora, reunidos en el Modelo de Facilitación Aduanera que fuera desarrollado como guía del presente estudio, están comprendidos o contemplados en el Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, en el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros, Convenio de Kyoto Revisado (CKR) y en los demás instrumentos y herramientas desarrolladas el ámbito de la OMA mencionados en este estudio.

Por lo tanto, un escenario ideal para los países miembros de la ALADI en materia de facilitación aduanera, resultaría de la combinación del surgimiento de un consenso a nivel multilateral en el ámbito de la OMA, por el cual todos los países miembros de la ALADI adoptarían las disposiciones del Marco Normativo y adherirían al CKR de esta organización; y de la consolidación, en la región, de un cuadro de regionalismo plural, consecuencia del éxito de las distintas iniciativas en curso, en especial del Convenio Multilateral para la Cooperación y Facilitación Aduanera de los países de América Latina, España y Portugal (COMALEP), de una actividad consolidada y permanente del Consejo de Asuntos Aduaneros y de la profundización de los acuerdos entre los países miembros de la ALADI, constituyéndose un Acuerdo de Alcance Regional (AAR) para la Facilitación Aduanera protocolizado al amparo del Tratado de Montevideo 1980 (TM80) de la ALADI.

A su vez, el escenario ideal debería completarse con la suscripción de otro AAR, en este caso, para el reconocimiento de firmas electrónicas/digitales entre los países miembros de la ALADI. De esta forma se establecería un marco normativo común para permitir el uso de la firma electrónica/digital y su reconocimiento jurídico entre los países signatarios en aquellas operaciones que tengan lugar al amparo de los Acuerdos y Protocolos celebrados en el marco del TM80. Particularmente, además, este AAR permitiría la digitalización del proceso de certificación de origen en el ámbito de la ALADI, mediante la implementación de un sistema digital que incluyera, además de la solicitud y emisión de los Certificados de Origen Digitales (COD), la comunicación de las partes involucradas en las operaciones comerciales

internacionales, mediante el uso de las tecnologías digitales y de redes. Dicho Sistema de Certificados de Origen Digitales (SCOD), consistiría básicamente, en una plataforma informática que daría soporte logístico a la validación de los COD desde las aduanas nacionales y, al mismo tiempo, permitiría la interacción con otras dependencias oficiales de los países participantes, dentro de la Iniciativa de COD y el Espacio de Libre Comercio acordado por el Consejo de Ministros de la ALADI.

Por otra parte, como fuera señalado, un escenario ideal para las acciones en materia de facilitación aduanera para los países miembros de la ALADI, implicaría convocar al Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros para optimizar la coordinación y cooperación entre las administraciones aduaneras de los países miembros, promover la armonización de los mecanismos, instrumentos y procedimientos aduaneros y apoyar las actividades del COMALEP.

Teniendo en cuenta los escenarios ideal y real presentados, el Escenario Posible, que se presenta en la Quinta Parte de este estudio, estaría dado por la suscripción de acuerdos de alcance parcial (AAP) como paso previo a la suscripción de un AAR de las mencionadas características, entre los países miembros de la ALADI que estuviesen en condiciones de implementar el Marco y adherir al CKR, para lo que sería necesario a su vez, que las disposiciones contenidas en dichos instrumentos fuesen compatibles con las disposiciones nacionales de cada país miembro.

En este sentido, para lograr armonizar los procedimientos aduaneros como resultado de la adhesión de los países miembros de la ALADI al CKR y lograr aplicar en la región un modelo de facilitación aduanera que permita asegurar y facilitar el comercio, se presenta un plan de acción a seguir.

El plan de acción consiste en comparar el entorno legislativo y administrativo de cada país miembro con lo que propone el CKR y con el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la OMA, a los efectos de que cada país pueda adoptar en su respectivo marco normativo, los principios y disposiciones correspondientes, contemplando a su vez los compromisos asumidos en otros esquemas subregionales de integración.

A su vez, el plan propone que los países realicen una autoevaluación de sus sistemas aduaneros, a los efectos de determinar las esferas problemáticas a las que hay que prestar atención y las posibles soluciones para solucionar los problemas diagnosticados de forma completa y sostenible. Dicha autoevaluación podría inducir a los gobiernos a examinar la posibilidad de emprender una reforma y modernización más completas de las aduanas. Por otra parte, los países miembros tendrían que identificar sus necesidades y prioridades en materia de facilitación aduanera.

Para que los países miembros de la ALADI fuesen racionalizando, simplificando y armonizando sus procedimientos, previo a la adhesión al CKR y a la implantación del Marco, sería también recomendable que elaborasen una guía de procedimientos regionales susceptibles de ser armonizados, siendo conveniente a su vez, que como modalidad de trabajo para la elaboración de la mencionada guía, se implementara un foro virtual de la ALADI, en donde participaran expertos gubernamentales y del sector privado y técnicos de la Secretaría General.

La realización de los análisis identificados sería coordinado por la Secretaría General de la ALADI y sería llevado a cabo en cada país miembro por el organismo competente en la materia a que se refiera una determinada cuestión. A su vez, podría ser canalizado a través del Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros de la ALADI, cuyos Directores Nacionales de Aduanas también integran el COMALEP y eventualmente se

podría solicitar asistencia a la OMA en el marco del Acuerdo de Cooperación suscrito entre ambas instituciones. La Secretaría General de la ALADI y el organismo competente, se encargarían también de servir de enlace con las partes interesadas pertinentes de la comunidad empresarial, las cuales podrían analizar las cuestiones desde la perspectiva de sus esferas de competencia específicas y establecer comparaciones con las prácticas y los procedimientos vigentes.

Si bien un escenario ideal, en cuanto al uso de las TIC como variable del modelo de facilitación aduanera, estaría dado por la suscripción del “Acuerdo de Alcance Regional para la implementación y el reconocimiento de firmas electrónicas/digitales entre los países miembros de la ALADI” y la implementación definitiva del “Sistema de Certificados de Origen Digitales” (SCOD), un escenario posible para el período 2007-2010, estaría compuesto por la suscripción de un AAP que implementase el ingreso de los países al sistema en forma gradual y en relación directa a sus capacidades en materia de infraestructura informática.

Finalmente, un escenario posible para las acciones en materia de facilitación aduanera incluiría la convocatoria y celebración de Reuniones del Consejo de Asuntos Aduaneros de la ALADI en oportunidad de cada reunión anual del COMALEP, con el objeto de coordinar esfuerzos para implementar el plan de acción propuesto en el presente escenario e identificar otros posibles trabajos necesarios para poder alcanzar el modelo de facilitación aduanera descrito en el escenario ideal.

ABREVIATURAS

AAP	Acuerdo de Alcance Parcial.
AAR	Acuerdo de Alcance Regional.
ACE	Acuerdo de Complementación Económica.
ADAU	Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay.
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración.
ALCA	Área de Libre Comercio de las Américas.
APEC	<i>Asia-Pacific Economic Cooperation</i> - Foro de Cooperación Asia-Pacífico.
ARIAN	Arancel Integrado Andino.
ATA	(Admisión Temporal/ <i>Temporary Admission</i>).
BASC	<i>Business Alliance for Secure Commerce</i> .
BID	Banco Interamericano de Desarrollo.
CAN	Comunidad Andina de Naciones.
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CKR	Convenio de Kyoto Revisado.
COD	Certificado de Origen Digital.
COMALEP	Convenio Multilateral para la Cooperación y Facilitación Aduanera de los países de América Latina, España y Portugal.
ETD	Estudio sobre Tiempo de Despacho de la OMA.
GATT	<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>
IIFA	Instituto Iberoamericano de Fronteras y Aduanas.
MERCOSUR	Mercado Común del Sur.
NALADISA	Nomenclatura de la Asociación Latinoamericana de Integración Basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.
NANDINA	Nomenclatura Común de Designación y Codificación de Mercancías de los Países Miembros de la Comunidad Andina.
OEA	Organización de Estados Americanos.
OEA	Operadores Económicos Autorizados de la OMA.
OMA	Organización Mundial de Aduanas.
OMB	Organización Mundial BASC.
OMC	Organización Mundial de Comercio.
SA	Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.
SCOD	Sistema de Certificados de Origen Digitales.
SGCS	Sistemas de Gestión en Control y Seguridad.
TIC	Tecnologías de la Información y Comunicaciones.
TIR	<i>Transports Internationaux Routiers</i> (Transporte Internacional por Carretera)
TM80	Tratado de Montevideo 1980.
UE	Unión Europea.
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i> .
UN/EDIFACT	<i>United Nations Directories for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport</i> .
VUESA	Versión Única en Idioma Español de la Nomenclatura del Sistema Armonizado.
VUENESA	Versión Única en Español de las Notas Explicativas del Sistema Armonizado.

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	1
ABREVIATURAS	5
PROLOGO	9
PRIMERA PARTE: EL MARCO TEÓRICO	11
1. Prospectiva. Construcción de escenarios.....	11
2. Metodología	12
SEGUNDA PARTE: CONSTRUCCIÓN DE LA BASE DE LOS ESCENARIOS	13
3. Facilitación Aduanera. Tendencias más recientes	13
3.1 <i>El Problema</i>	<i>13</i>
3.2 <i>La Facilitación del Comercio. Hacia una definición del concepto.....</i>	<i>14</i>
3.3 <i>La Facilitación Aduanera.....</i>	<i>15</i>
4. Identificación de las variables. La facilitación aduanera como variable independiente.....	17
4.1 <i>Un nuevo paradigma de la gestión aduanera</i>	<i>17</i>
4.2 <i>Funciones del sistema aduanero como facilitador del comercio</i>	<i>19</i>
4.3 <i>Nuevas prácticas aduaneras – Las variables independientes.....</i>	<i>21</i>
5. Un Modelo de facilitación aduanera.	24
TERCERA PARTE: PERCEPCIÓN DEL ESCENARIO REAL	27
6. Relevamiento de los principales avances registrados recientemente en foros internacionales en materia de facilitación aduanera.....	27
6.1 <i>Organización Mundial de Aduanas (OMA).....</i>	<i>27</i>
6.2 <i>Organización Mundial de Comercio (OMC).....</i>	<i>38</i>
6.3 <i>COMALEP.....</i>	<i>42</i>
6.4 <i>Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).....</i>	<i>44</i>
6.5 <i>Mecanismo de Cooperación Económica Asia - Pacífico (APEC).....</i>	<i>46</i>
7. Breve análisis retrospectivo de las acciones en materia de la facilitación aduanera realizadas en el ámbito de la ALADI.....	47
8. Algunas acciones en materia de facilitación aduanera desarrolladas por los países miembros de la ALADI, en esquemas subregionales	54
8.1 <i>Comunidad Andina de Naciones (CAN).....</i>	<i>54</i>
8.2 <i>El MERCOSUR.....</i>	<i>57</i>
CUARTA PARTE: DISEÑO DEL ESCENARIO IDEAL	59
QUINTA PARTE: EI ESCENARIO POSIBLE	63
BIBLIOGRAFÍA	69

ANEXO I : MARCO NORMATIVO PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL COMERCIO GLOBAL, DE LA OMA.....	71
ANEXO II: LISTAS DE AUTOEVALUACIÓN DE LA OMA RELATIVAS A LOS ARTÍCULOS V, VIII Y X DEL GATT.....	93
ANEXO III: IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES Y PRIORIDADES EN MATERIA DE FACILITACIÓN ADUANERA - CUESTIONARIO E INVENTARIO DE AUTOEVALUACIÓN.....	121
ANEXO IV: INVENTARIO DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS REGIONALES.....	137
ANEXO V : LISTA DE ACUERDOS SUSCRITOS AL AMPARO DEL TRATADO DE MONTEVIDEO DE 1980 (TM80) QUE CONTIENEN DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN ADUANERA.....	175

PRÓLOGO

La Resolución 59, adoptada en la XIII Reunión del Consejo de Ministros de la ALADI sentó las "Bases de un programa para la conformación progresiva de un Espacio de Libre Comercio (ELC)", en donde fueron identificados distintos componentes a ser considerados para su desarrollo, entre estos, "Normas y Disciplinas" y "Materias Complementarias".

En este sentido, los Ministros resolvieron contar con normas y disciplinas comunes en aquellos aspectos que facilitan y estimulan el comercio, iniciando un proceso gradual de compatibilización, armonización y/o reconocimiento mutuo, según corresponda y en teniendo cuenta los objetivos y las particularidades de cada acuerdo de libre comercio, de acuerdos intrarregionales y extrarregionales, así como las legislaciones nacionales de cada país.

A su vez, los Ministros resolvieron que consecuente con las disposiciones del Tratado de Montevideo 1980, el Estudio elaborado por el Comité (ALADI/CR Estudio, 18.12.01) y las Resoluciones del Consejo de Ministros 54 (XI) y 55 (XII), es necesario desarrollar la cooperación y coordinación en materias que complementan y potencian el ELC, tales como: integración física, incluyendo entre otros, la facilitación aduanera, en directa cooperación con las iniciativas y los organismos especializados en estas áreas.

Por otra parte, también mediante la mencionada Resolución 59 (XIII), el Consejo de Ministros encomendó al Comité de Representantes la adopción de medidas destinadas a la implementación de un programa para la conformación progresiva de dicho ELC, a partir de las bases contenidas en dicha Resolución.

Entre las medidas adoptadas por el Comité de Representantes de la ALADI, a dichos efectos, se encuentran la aprobación de la Resolución 306 conteniendo el Programa de Actividades de la Asociación para el año 2006; la realización de la "Reunión de Altos funcionarios Responsables de las Políticas de Integración de los Países Miembros de la ALADI"¹; y la creación del Grupo de Trabajo sobre "Normas y Disciplinas", instancias en las cuales, entre otros, se realizan y proponen diversos análisis relacionados a la facilitación aduanera.

El presente estudio corresponde al Ítem V.12 del Programa de Actividades de la Asociación para el año 2006 y su objeto es presentar un escenario posible para las acciones en materia de facilitación aduanera en los países miembros de la ALADI, utilizando un horizonte temporal 2007 – 2010.

Objetivos

El objetivo general de este estudio es determinar, a partir la situación actual y de una situación ideal, un posible escenario de acción, de ejecución inmediata, en materia de facilitación aduanera, para los países miembros de la ALADI.

A su vez, teniendo en cuenta el estado de situación preexistente, los objetivos específicos de esta investigación son:

- Definir el término facilitación aduanera e identificar las variables o conceptos que la determinan.

¹ Reunión celebrada en Montevideo, los días 4 y 5 de mayo de 2006.

- Analizar los avances más significativos alcanzados en diversos ámbitos, en materia de facilitación aduanera.
- Sistematizar la Información que permita determinar el estado actual de la facilitación aduanera en la región.
- Ensayar la descripción de un escenario ideal en materia de facilitación aduanera en la región para ser utilizado como propuesta de modelo a alcanzar.

Plan de Estudio

A estos efectos, se utiliza un modelo de análisis de construcción de escenarios que se presenta en el Capítulo 1 de la Primera Parte: Marco Teórico, del presente estudio. El Capítulo 2 de la citada primera parte, está destinado a la Metodología.

En la Segunda Parte: Construcción de la Base de los Escenarios, Capítulo 3, luego de describir el problema de investigación, se define el objeto de este análisis, la facilitación aduanera y se presentan las tendencias más recientes. En el Capítulo 4 se identifican las variables facilitación aduanera, utilizando para esto el modelo de análisis de políticas pública y en el Capítulo 5 se presenta un modelo de facilitación aduanera, a ser utilizado como referencia del estudio.

En la Tercera Parte, Percepción del Escenario Real, Capítulo 6, se realiza un relevamiento de los principales avances registrados en foros internacionales en materia de facilitación aduanera, como ser Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización Mundial de Comercio (OMC), Convenio Multilateral para la Cooperación y Facilitación Aduanera de los países de América Latina, España y Portugal (COMALEP), el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC²) y el Área de Libre Comercio de la Américas (ALCA). Por su parte, en el Capítulo 7 se realiza un análisis retrospectivo de las acciones en materia de facilitación aduanera realizadas en el ámbito de la ALADI y en el Capítulo 8 se describen las realizadas en los esquemas subregionales Comunidad Andina de Naciones (CAN) Mercado Común del Sur (MERCOSUR) a nivel subregional.

En la Cuarta Parte, Diseño del Escenario Ideal, se formulan hipótesis acerca del futuro deseable en cuanto a las acciones en materia de facilitación aduanera en la región.

Finalmente, en la Quinta Parte, El Escenario Posible, se determina, como resultado del análisis del escenario real y del Ideal, un escenario viable de acción, de ejecución inmediata para el período 2007-2010, en materia de facilitación aduanera para los países miembros de la ALADI.

² *Asia-Pacific Economic Cooperation*

PRIMERA PARTE: EL MARCO TEÓRICO

1. Prospectiva. Construcción de escenarios.

La construcción de escenarios es un método que teórica, instrumental y empíricamente se inscribe en el campo de las ciencias sociales y pertenece al ámbito de la Prospectiva.

La Prospectiva es el estudio de las causas científicas, técnicas, económicas, políticas, sociales y culturales que aceleran la evolución del mundo moderno, y la previsión de las situaciones que surgirían de sus influencias conjugadas (Godet, 1983; 1985; y 1990). Hacer prospectiva es interrogarse sobre los grandes problemas y desafíos de la sociedad y explorar los posibles futuros.

Por su parte, un escenario es un conjunto formado por la descripción de una situación futura y la progresión de los acontecimientos que permiten pasar de la situación de origen a la situación de futuro. Es la descripción de una situación futura y de la secuencia de eventos que permiten avanzar hacia ella.

El método de escenarios parte del supuesto que un fenómeno determinado, que se comporta en el tiempo de una forma particular, puede comportarse en el futuro de múltiples maneras, con lo cual el futuro se concibe como múltiple y alternativo, más que como único e inexorable. Godet distingue dos grandes clases de escenarios: a) los exploratorios, que parten de tendencias pasadas y presentes y conducen a futuros verosímiles (posibles) y b) los escenarios de anticipación o normativos, que son contruados a partir de imágenes alternativas del futuro que pueden ser deseables o rechazables. A los efectos del presente estudio, se utilizará el método de construcción de escenarios exploratorios.

Descripción del Método de Construcción de Escenarios

Construcción de la Base de los Escenarios: Delimitación del sistema analizado (que puede ser una organización, un fenómeno o problema determinado, un sector específico) mediante la identificación de las variables esenciales que caracterizan dicho sistema. Tales variables son las que permiten realizar un análisis explicativo global, lo más exhaustivo posible, del sistema, organización o problema estudiado y del entorno. Un modelo de análisis para la identificación de las variables para el presente estudio, se describirá en el siguiente capítulo.

Percepción del Escenario Real: Breve análisis retrospectivo, examen básico de las estrategias más significativas de los actores y exploración de aquellos indicios que nos revelen hechos significativos.

Diseño del Escenario Ideal: Formulación de hipótesis coherentes acerca de cómo evolucionaría de forma ideal el objeto de estudio, a partir del comportamiento más probable de las variables identificadas, la interacción y negociación de los actores. Se trata de la construcción de imágenes de futuro tendenciales y contrastadas, describiéndolas de la forma más detallada posible, y de la descripción de la transición desde la situación actual hasta las situaciones futuras deseadas.

El Escenario Posible: Elaboración de una estrategia de desarrollo, basándose en el escenario real y en las imágenes de futuro ideal identificadas, luego de un proceso de análisis y ponderación.

2. Metodología

La construcción de este escenario exploratorio responde a:

1.- La construcción de la base de los escenarios, es decir, una delimitación del objeto de este estudio, la facilitación aduanera y análisis de las tendencias más recientes, y la identificación de las variables del mencionado objeto de estudio, utilizado para este caso el modelo de análisis de políticas públicas descrito en el capítulo anterior. Para esta parte se utilizó información primaria y secundaria.

2.- Una percepción del escenario real, es decir, un breve análisis retrospectivo de la facilitación aduanera en el ámbito de la ALADI y un examen básico de las estrategias más significativas de los actores y una exploración de aquellos indicios que revelen hechos significativos.

Para este ejercicio, se presenta un análisis del comportamiento de las variables identificadas en la sección anterior en los ámbitos de facilitación aduanera considerados en este ejercicio, utilizando información secundaria.

3.- Un diseño del futuro deseable, el escenario ideal, es decir, la formulación de hipótesis coherentes acerca de cómo evolucionarían de forma ideal la facilitación aduanera en la región, según se comporten y articulen entre sí distintos factores. Se trata de la construcción de imágenes de futuro tendenciales y contrastadas, describiéndolas de la forma más detallada posible, y de la descripción de la transición desde la situación actual hasta las situaciones futuras deseadas.

4.- La elaboración de una estrategia de desarrollo, el escenario posible, es decir, basándose en el escenario real o actual y en las imágenes de futuro ideal identificadas, luego de un proceso de análisis y ponderación, se selecciona y construye una estrategia imaginaria viable y su plan de acción de desarrollo.

SEGUNDA PARTE: CONSTRUCCIÓN DE LA BASE DE LOS ESCENARIOS

3. Facilitación Aduanera. Tendencias más recientes

3.1 El Problema

Para los países miembros de la ALADI, la integración regional constituye uno de los principales medios para acelerar su proceso de desarrollo económico y social, a fin de asegurar un mejor nivel de vida para sus pueblos, por lo que, de acuerdo a lo establecido en el Tratado de Montevideo 1980 (TM80), dichos países prosiguen un proceso de integración que tiene como objetivo, a largo plazo, el establecimiento en forma gradual y progresiva de un mercado común latinoamericano.

El ELC, cuyas bases para su conformación fueran aprobadas con la perspectiva de alcanzar el objetivo previsto en el TM80, requiere, entre otros, del sustento de los tres pilares de la integración física³ para ser potenciado y complementado, especialmente del transporte pero en su sentido más amplio, es decir, el de la distribución física internacional⁴, que sustente el creciente volumen de comercio internacional acorde a las necesidades socioeconómicas de la región.

La Teoría de la Integración Económica⁵ diferencia la distancia geográfica de la distancia económica, siendo esta última la determinada por el costo del transporte. Tomando el sentido más amplio del término transporte apuntado anteriormente, se puede decir, a su vez, que, según la mencionada teoría, el costo de la distribución física internacional determina la distancia económica entre dos países. Dada una situación de igualdad, cuanto menor sea la distancia económica entre dos países, mayores serán las posibilidades de que mantengan relaciones económicas y de que se beneficien de dicho intercambio.

En este sentido, independientemente de la distancia geográfica que exista entre las áreas habitadas de Latinoamérica, la falta de facilidades para la distribución física internacional aumentan los costos de las transacciones comerciales, redundando en mayores distancias económicas entre puntos más cercanos del continente, que entre puntos más lejanos. Los altos costos de transacción crean barreras al comercio. Por este motivo, una ineficiente distribución física hace no comerciables internacionalmente a muchos tipos de productos⁶, dejándolos fuera de competencia y actuando en detrimento directo del bienestar socioeconómico de la región.

Uno de los instrumentos clave para lograr revertir dicha situación y reducir los costos y la complejidad de las transacciones comerciales, aumentando de esta forma la competitividad de los países de la región y a su vez optimizando la eficiencia y efectividad de los niveles de control gubernamental, es la facilitación del comercio.

³ Transporte, Comunicaciones y Energía.

⁴ La Distribución Física Internacional (DFI) es el conjunto de operaciones para desplazar la carga desde un punto de origen a un punto de destino, requiriendo una ejecución secuencial denominada "Cadena de DFI", con una duración total que se llama "Tiempo de Tránsito". Su objetivo general es satisfacer al cliente y maximizar los ingresos empresariales. Su objetivo específico es mantener un flujo de carga continuo e ininterrumpido, minimizando costos, tiempo y riesgos. (UNCTAD-CCI)

⁵ BALLASA, Bella. 1964. *Teoría de la Integración Económica*. México : UTHEA.

⁶ SACHS, Jeffrey D. – LARRAIN, Felipe. 1993. *Macroeconomía en el Mercado Global*. México : Prentice Hall Latinoamérica.

3.2 La Facilitación del Comercio. Hacia una definición del concepto.

Las definiciones teóricas del concepto facilitación del comercio, cubren un rango temático muy amplio y diverso, al igual que las acepciones operacionales de este término empleadas en diversos foros de negociación, donde cada uno utiliza una conceptualización propia⁷.

Una manera de acercarse a una definición del concepto facilitación del comercio, a los efectos de ser utilizada en este estudio, sería desde un enfoque más operacional que teórico, analizando por ejemplo los temas que forman parte de las distintas definiciones que se emplean en los mencionados foros.

Desde este enfoque, la facilitación del comercio podría entenderse como toda acción de carácter intencional, emprendida de forma unilateral o negociada, cuyos objetivos sean la simplificación de las operaciones y los procedimientos de comercio, que permitan, a su vez, reducir los costos de operación y de transacción que limitan o impiden los intercambios, flujos y movimientos de factores económicos y de bienes y servicios, para favorecer un acceso más expedito a los mercados.

Podría decirse también que la facilitación del comercio tiene como fin el desarrollo de un ambiente consistente, transparente y predecible para la ejecución satisfactoria de transacciones de comercio internacional, resultante de la aplicación de instrumentos tales como simplificación de formalidades y procedimientos, estandarización y mejoras en la infraestructura física y armonización de las leyes y regulaciones, con base en normas y prácticas internacionales.

Dado que una transacción de comercio internacional implica desde la documentación comercial y procedimientos aduaneros hasta el movimiento físico de mercancías, este enfoque amplía claramente el ámbito de la facilitación de comercio y permite llegar a una definición a ser utilizada a los efectos de este estudio.

<p>La facilitación del comercio es la racionalización, simplificación, reducción o eliminación de todas las medidas o barreras que obstaculicen el comercio internacional o el desplazamiento de factores productivos a nivel transfronterizo.</p>

⁷ IZAM, Miguel. 2001. *Facilitación del Comercio: un concepto urgente para un tema recurrente*: CEPAL, Santiago de Chile.

3.3 La Facilitación Aduanera.

Un estudio reciente de la UNCTAD analiza las “peripecias” operativas de una transacción aduanera a nivel de 50 países en vías de desarrollo. La transacción puede llegar a involucrar a 30 partes distintas, requerir 40 documentos diferentes y demandar la obtención de 200 datos de información (varios de ellos repetidos); todo lo cual incrementa los costos de transacción un 10%.⁸

En un ambiente altamente competitivo, el comercio internacional y las inversiones se localizarán en mercados eficientes y facilitadores, del mismo modo que evitarán áreas que sean asociadas a altos costos. En este sentido, los países no deberían permitir que sus sistemas aduaneros constituyan o sean percibidos como barreras al comercio internacional y al crecimiento económico. Al respecto, las aduanas desempeñan un papel fundamental para facilitar el comercio. La eficiencia, efectividad y transparencia de las funciones aduaneras, tienen una influencia significativa sobre la competitividad económica de los países, el crecimiento del comercio internacional y el desarrollo del mercado globalizado.

Al igual que lo que sucede con el término facilitación del comercio, no existe una única definición que delimite el concepto facilitación aduanera. Una de las definiciones más utilizadas, entiende a la facilitación aduanera únicamente como la simplificación, racionalización y armonización de los procedimientos aduaneros, siendo los **procedimientos aduaneros** el “conjunto de formalidades previstas en las legislaciones aduaneras nacionales que guardan relación con los regímenes aduaneros, cuyo cumplimiento se considera indispensable para permitir el desaduanamiento⁹ de las mercancías”¹⁰; y los regímenes aduaneros, “los diferentes destinos específicos a los que quedan sujetas las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera de acuerdo con los términos de la declaración presentada legalmente por el interesado”.

A los efectos de este estudio se intentará llegar a una definición que considere al ámbito de la facilitación aduanera en su sentido más amplio, dado que en el contexto del comercio internacional, las aduanas juegan un rol crítico para facilitar el comercio, no sólo a través de la simplificación de los procedimientos aduaneros, sino también a través de la modernización de su tecnología de control, la optimización de su capacidad fiscalizadora, del fortalecimiento de los recursos humanos, organizacionales y materiales y de la cooperación y asistencia con otros servicios de aduanas de otros países con objeto de intercambiar información que coadyuve a la prevención, investigación y represión de los ilícitos aduaneros.

En este sentido, desde un enfoque operacional, la facilitación aduanera podría definirse como una política pública, emprendida de forma unilateral o negociada, cuyos objetivos sean facilitar el comercio exterior atendiendo su crecimiento y sus necesidades de información, sin por ello disminuir su control y seguridad ni atentar contra su facultad fiscalizadora; simplificar, racionalizar y armonizar los procedimientos en base a la aplicación de nuevas técnicas de control y tecnología de la información; combatir los ilícitos aduaneros maximizando los niveles de seguridad; obtener imagen de transparencia en su funcionamiento que sirva de respaldo a la

⁸ IZAM, Miguel citando a la UNCTAD. *Facilitación del Comercio: un concepto urgente para un tema recurrente* : CEPAL, Santiago de Chile, p. 11.

⁹ El desaduanamiento, es el cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para permitir a las mercancías ingresar para el consumo, ser exportadas o ser colocadas bajo otro régimen aduanero.

¹⁰ Ver ALADI/SECdi/401.

gestión comercial del país; generar las estadísticas de comercio exterior que contribuyan a operaciones comerciales; y lograr una eficaz y eficiente cooperación y coordinación con aduanas de otros países y con otros organismos del Estado y entidades privadas relacionadas con el comercio exterior.

Entonces, tomando en cuenta lo mencionado y considerando además al término política pública como la “ejecución de una acción o conjunto de acciones estratégicas relacionadas, utilizando como incentivos uno o varios recursos: de organización; económicos; legales; etc., siguiendo cierto orden establecido por una estrategia de acción o programa, a fin de cumplir ciertos objetivos generales (soluciones) fijados por el Estado, en donde gracias a un diagnóstico, dicha estrategia y objetivos generales se asocian en la resolución de un problema percibido por el Estado como público”¹¹, llegaríamos a la siguiente definición:

La **facilitación aduanera** es toda política pública, ya sea gubernamental o intergubernamental, que oriente las funciones de las aduana hacia la facilitación del comercio.

¹¹ MÉNDEZ, José Luis. 1993. La política pública como variable dependiente: hacia un análisis más integral de las políticas públicas. En: *Foro internacional*. 33 (1) : pp. 116-131.

4. Identificación de las variables. La facilitación aduanera como variable independiente.

Para poder identificar las variables a los efectos de construir la base de los escenarios, se considerará a la facilitación aduanera, de acuerdo a la definición seleccionada a los efectos del presente estudio, como una política pública.

Luego de haber estudiado algunos modelos de análisis (Vedung (1997)¹², Dye (1972)¹³), se podría afirmar que existen básicamente dos formas de analizar una política pública.

La primera es tomarla como la variable independiente o causa, lo que por lo general se utiliza cuando se quieren evaluar los resultados o efectos de la aplicación de una política determinada. La otra es tomar a la política pública como la variable dependiente o efecto y a las variables independientes, sus componentes, como causas o condicionantes del comportamiento o resultados que tenga la misma.

Dado que el presente estudio no trata de evaluar los resultados de la facilitación aduanera, sino que trata de estudiar sus elementos, el instrumento analítico que toma a la política pública como una variable dependiente, es decir, como efecto o resultado de la aplicación de ciertas medidas o variables independientes, resulta ser el apropiado.

4.1 Un nuevo paradigma de la gestión aduanera¹⁴ – El sistema aduanero como facilitador del comercio.

Para entender mejor el concepto de facilitación aduanera como una política pública de acuerdo a las funciones que se le asigne a la aduana e identificar sus variables, es necesario considerar previamente algunos términos.

Política y Poder Político - Estado y Gobierno

Las políticas son hechos sociales orientados hacia el poder, ya sea para captarlo, influir u oponerse. El Estado es la sociedad políticamente establecida, es la institución compuesta de población, territorio y poder político. El Gobierno es el grupo de personas responsables de la conducción de dicho estado.

Política Gubernamental (Política Pública)

La política gubernamental o pública, consiste en un conjunto de acciones orientadas por diversos intereses o fines (ej.: bienestar social). Esta puede ser de carácter institucional, económica, social, etc. Dentro de la política institucional se encuentran las divisiones de las funciones del poder; dentro de la política económica se encuentran la política comercial, fiscal y monetaria cambiaria; dentro de las políticas sectoriales se encuentran la política agropecuaria, energética, industrial, ambiental, etc.; y dentro de la política social, se encuentran la política poblacional, de educación, de salud, previsión social, laboral, de justicia, etc.

¹² VEDUNG, Evert. 1997. *Public Policy and Program Evaluation*. New Brunswick : Transaction Publishers.

¹³ DYE, Thomas R. 1972. *Understanding Public Policy*. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice-Hall, Inc.

¹⁴ BARAHONA M, Juan Carlos. 2002. *La gestión aduanera de Costa Rica*. San José, Costa Rica : Cotraloría General de la República. pp 297-308.

Política Aduanera: Funciones de la Aduana.

La configuración de la política aduanera dependerá de la función que cada gobierno le asigne a la aduana.

Las funciones tradicionales de la aduana podrían describirse como el control del flujo de mercancías del comercio exterior y la recaudación de los tributos que gravan el comercio exterior, involucrando entonces a la política comercial, exterior y a la política tributaria.

En todo el mundo, las demandas de la globalización del comercio y la producción y las presiones fiscales y de seguridad nacional, están provocando profundas revisiones y drásticos cambios en el funcionamiento de las aduanas. Los cambios vienen de la mano de dos catalizadores importantes: las tecnologías digitales y el abaratamiento de las comunicaciones.

A partir de la definición de las funciones de la aduana facilitadora, se conforma un paradigma de gestión aduanera diferente, que busca el cobro eficiente de tributos y aranceles sin distorsionar el funcionamiento de los mercados ni entorpecer el flujo de las mercancías lícitas.

Como facilitador del comercio, el sistema aduanero pasa de una situación de competencia administrada, propia de la época en la cual prevalecían el modelo económico de sustitución de importaciones, a una de competencia total, en la que sus clientes son empresas e industrias que compiten en mercados globales con absoluta preeminencia de la velocidad, la seguridad y el costo de transacción. Esto no implica obviar o disminuir la responsabilidad del Estado en cuanto a hacer cumplir las normas que regulan la actividad comercial, sino que se pretende desarrollar procesos que le permitan cumplir con esas funciones sin detener el flujo expedito de mercancías y sin que se afecten los costos logísticos del país.

4.2 Funciones del sistema aduanero como facilitador del comercio

Fiscalización y Facilitación aduanera

Como recaudador fiscal, el sistema aduanero pasa de ser un simple cobrador, medido por el total de tributos percibidos en cada operación, a un rol de recaudador activo, que reconoce que el cobro ineficiente perjudica los ingresos fiscales e introduce distorsiones en la forma en que operan las empresas afectando la competitividad nacional. Sin concebir la función recaudatoria como su único objeto, la Aduana debe fiscalizar y facilitar el comercio internacional, ya que ambos temas constituyen un solo esquema de inserción internacional.

La tendencia actual a la desgravación arancelaria no disminuye la importancia del rol de recaudador fiscal de la aduana, pues cuanto más bajo es el arancel más importante es aumentar la base de contribuyentes efectivos para reducir el impacto de la desgravación sobre los ingresos fiscales. Aún si se alcanzara la eliminación total de aranceles, el valor aduanero seguiría siendo útil como base para la estimación del costo de bienes importados y, en consecuencia, de las utilidades gravables de las empresas que los importan como insumo de capital o de producción o para su comercialización.

Seguridad, Control de Mercancías y Facilitación Aduanera

Como controlador del tráfico internacional de mercancías y preservador de la seguridad nacional, el sistema aduanero ha estado tradicionalmente a cargo del control sobre el comercio de sustancias prohibidas, el trasiego ilegal de objetos arqueológicos, la compra-venta de armas y las exportaciones sujetas a beneficios fiscales, entre otros.

En cuanto al control de flujos de mercaderías, el nuevo paradigma indica que para facilitar el comercio es necesario no exagerar los controles de modo de convertirlos en cuellos de botella. Las prácticas modernas comerciales hacen esencial para las administraciones proveer procedimientos de aduanas simples, predecibles y eficientes para el despacho de mercancías.

Actualmente, uno de los mayores desafíos para cualquier aduana del mundo es buscar el equilibrio entre facilitación del comercio y seguridad. La seguridad debe comprender toda la cadena logística que se inicia con el origen propio de la mercadería hasta su destino final, pasando por el transportista y el depositario intermedio. Con el incremento de la actividad comercial y la expansión de los esquemas de integración económica, además de controlar el flujo de mercancías, de proteger la seguridad nacional, los consumidores, la salud humana, animal y vegetal y el medio ambiente, las aduanas deben emprender acciones para la protección de la propiedad industrial e intelectual y la verificación del cumplimiento de múltiples disposiciones contenidas en acuerdos y tratados comerciales, como las reglas de origen para la aplicación de preferencias arancelarias.

Sin lugar a dudas, toda disposición orientada a que estos principios básicos se cumplan, garantiza un mejor ambiente de negocios a aquellas economías que apuestan a su desarrollo, al incremento sostenido de la actividad comercial y que procuran la atracción de inversiones.

En este sentido, la facilitación aduanera es fundamental y compromete el cumplimiento de las funciones que aseguren un adecuado equilibrio entre eficiencia y competitividad.

Transparencia y Facilitación Aduanera

El sistema aduanero modifica su papel tradicional de simple generador de estadísticas para convertirse en un productor de información confiable, oportuna y de fácil acceso, que permite consolidar un banco de datos útil para todos los interesados en la actividad comercial.

La aduana se constituye en una importante fuente de información para el desarrollo de la inteligencia de mercados y para la ejecución de una fiscalización inteligente capaz de optimizar los recursos empleados en el control aduanero. Estas posibilidades exigen que se le dé absoluta transparencia al quehacer aduanero: el máximo de información disponible para todos los usuarios e intermediarios. Esto incluye por ejemplo, información sobre los aranceles y tributos vigentes, los procedimientos de valoración, los criterios de clasificación arancelaria, las restricciones y prohibiciones a que están sujetas la importación y exportación de mercancías, las posibles sanciones y los recursos disponibles.

4.3 Nuevas prácticas aduaneras – Las variables independientes.

Las funciones que cada gobierno le asigne a la aduana determinan la política aduanera. La facilitación aduanera, como política pública, estará determinada por las prácticas que se desarrollen en cuanto a las funciones de la aduana como recaudadora fiscal (fiscalización), controladora del tráfico (seguridad, control) y generadora de información (transparencia), orientadas a la facilitación del comercio.

Dichas prácticas (BARAHONA: 2002: pp. 303-305), a los efectos del presente estudio, se considerarán como algunos de los componentes básicos o variables independientes de la facilitación aduanera con las que se construirá un modelo de facilitación aduanera.

a. Autodeterminación. Es un concepto familiar en la administración de los tributos internos y significa que el declarante asume responsabilidad por lo declarado y determina cuánto le corresponde pagar. En el modelo de aduana tradicional, el Estado es el encargado de determinar la obligación de pago. Este traslado de responsabilidades al sector importador¹⁵ es fundamental para facilitar el comercio, pues disminuye considerablemente el tiempo necesario para autorizar el retiro de la mercancía. Además, al restar discrecionalidad al funcionario aduanero, se reducen las posibilidades de prácticas operativas desleales. Las derivaciones de la autodeterminación posibilitan, entre otros, el pago anticipado de los impuestos, lo que también contribuye a agilizar el despacho aduanero.

b. Racionalización, Simplificación y Armonización de procedimientos. Para facilitar el comercio es necesaria la armonización de todos los procedimientos relacionados al movimiento, clasificación, valoración y determinación de origen de mercancías a través de las fronteras. A nivel de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la armonización de los procedimientos aduaneros relacionados al movimiento de mercancías ha sido objeto de un convenio multilateral llamado Convenio de Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros, del cual actualmente está vigente su versión revisada y se lo denomina Convenio de Kyoto Revisado (CKR). Por su parte, el tema del valor en Aduana ha sido también objeto de un convenio multilateral negociado entre los países en el seno del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) de la Organización Mundial de Comercio (OMC), el Código de Valor GATT, más conocido como Valor OMC, con el que se ha conseguido globalizar esta importante materia en el ámbito del comercio internacional. El código permite fijar la base tributaria para la importación de mercancías en un territorio determinado a partir de un conjunto de reglas comunes y conocidas. El valor OMC implica el uso del valor de transacción, es decir, el precio efectivamente pagado por las mercancías¹⁶ (Cabello, 2000: 117), dejando muy poca discrecionalidad a los funcionarios de aduanas a través de la fijación de reglas muy limitadas para cuestionar el valor de la transacción. Si bien regiones enteras del mundo, como la Comunidad Europea, lo aplican desde hace más de veinte años, su adopción en las naciones en desarrollo es relativamente nueva y su aplicación todavía es objeto de discusión.

A su vez, la determinación del origen de la mercancía requiere de normas objetivas, claras y previsibles que se apliquen de manera uniforme, imparcial, transparente y coherente, de tal forma que no se conviertan en un obstáculo innecesario al comercio. En este sentido, la determinación del origen ha sido igualmente tratada de manera

¹⁵ BARAHONA citando a BOLAÑOS. BOLAÑOS ALVARADO, Gerardo. 1997. *La autodeterminación como proceso y sistema: experiencia de Costa Rica*. En: Primer Taller de Seguimiento al Proceso de Modernización Aduanera en Centro América. CLACDS/INCAE: San José.

¹⁶ BARAHONA citando a CABELLO PÉREZ, Miguel. 2000. *Las Aduanas y el Comercio Internacional*. ESIC Editorial: Madrid.

multilateral en el ámbito de la OMC, constituyéndose un Régimen de Origen Armonizado.

En cuanto a la clasificación de la mercancía objeto de comercio internacional por el código que le corresponda en las diferentes nomenclaturas arancelarias, actualmente se utiliza como base de las mismas el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), de aplicación universal. La nomenclatura es el listado o nómina que presenta en forma estructurada y sistematizada las mercancías, identificándolas por medio de códigos numéricos.

c. Implementación de procesos de control inteligente. Los servicios aduaneros facilitadores procuran ejercer la función de control de manera más efectiva, pero sin entorpecer el intercambio comercial. En este sentido, la pauta la dan las aduanas que han implementado procesos de control inteligente basados en la aplicación de métodos de análisis de riesgo de fraude, revisiones aleatorias y selectivas, cruces de variables, análisis de tendencias, establecimiento de perfiles de riesgo, etc. Se enfatiza el control a posteriori sobre el inmediato y, en el caso de contribuyentes importantes, la administración de cuentas sobre la revisión de transacciones.

d. Utilización de nuevos métodos de recaudación. La disminución paulatina de aranceles en las economías en proceso de apertura, sumada a la tendencia a la simplificación y modernización de las estructuras estatales, están convirtiendo a las aduanas en sofisticados recaudadores de impuestos en términos generales. Para muchos países, es natural establecer un vínculo entre la institución aduanera y la tributaria para mejorar el nivel de recaudación y favorecer los controles cruzados entre ambas instituciones.

e. Uso intensivo y distribución de información. Las aduanas facilitadoras basan su funcionamiento en el uso e intercambio de grandes volúmenes de información, los cuales aumentan en directa relación con el incremento del intercambio comercial. El uso intenso de información ocurre en por lo menos tres ámbitos: en la divulgación de información útil para los usuarios del servicio aduanero y para los actores económicos en general; en los procesos internos de las aduanas; y en el intercambio con los servicios aduaneros de otros países. La cooperación y asistencia entre aduanas coadyuva a la prevención, investigación y represión de los ilícitos aduaneros, entre otros.

f. Orientación de la organización hacia los procesos. Las aduanas facilitadoras sólo pueden enfrentar con éxito las exigencias de su entorno si adaptan sus modelos organizativos. Los servicios aduaneros más avanzados se caracterizan por contar con una alta proporción de funcionarios con formación universitaria y estructuras de organización planas, modernas y ágiles; hacer un uso intensivo de las tecnologías de la información y las herramientas gerenciales modernas, especialmente en la administración de procesos; y por tener amplio conocimiento de las tendencias comerciales internacionales y aduaneras. En América Latina, algunas aduanas han logrado certificarse con la norma ISO 9002. Establecer estándares de desempeño y un sistema formal y auditable de medición y seguimiento, es fundamental para mantener la integridad del sistema.

g. Uso de Tecnologías de información¹⁷. Las aduanas más avanzadas han automatizado la mayoría de sus procesos y reducido el uso de papeles al informatizar sus operaciones utilizando medios electrónicos como Internet para recibir las declaraciones y difundir información y al mantener una intensa comunicación

¹⁷ Ver ALADI/SEC/Estudio 177 del 31/03/2006. *Relevamiento del estado de situación digital de los países miembros de la ALADI en los procesos vinculados al comercio internacional*

electrónica con las aduanas de otros países empleando modelos de análisis de datos informatizados. Una muestra interesante del uso de Internet como apoyo a la gestión aduanera es el caso de Corea. Desde 1998 el servicio de aduanas de ese país puso a disposición de los operadores su página *Web* con información sobre los procedimientos de exportación e importación, leyes de aduanas, clasificación de artículos, tasas aplicables, cambios de divisas, estadísticas de exportación e importación y estado del despacho de importación. Este es un medio expedito que responde a las necesidades de los clientes. A través del sistema, los importadores tienen información inmediata sobre la localización de la carga, el procedimiento aduanero aplicado y el estatus de los bienes en proceso de importación. Además, pueden obtener otras informaciones, como el nombre del operador, el tipo de mercancía, el embalaje, el estado de la descarga, el lugar de almacenamiento, etc. Este proceso ha reducido las prácticas ilegales de los funcionarios y operadores¹⁸(IADB: 2001).La tecnología de información debe dar soporte a los procesos del servicio aduanero.

h. Adopción de estándares internacionales. Las tendencias de la facilitación aduanera convergen en un esquema de funcionamiento estándar. Actualmente hay un intenso intercambio de información sobre comercio internacional entre los servicios aduaneros nacionales, que permite elaborar estadísticas confiables y realizar controles cruzados entre países. En este contexto, se ha generalizado la adopción del estándar internacional de intercambio de datos UN/EDIFACT. La determinación de tributos por parte de los declarantes es una regla general en la mayoría de los países desarrollados. La creciente adopción de los acuerdos de la OMA y de las prácticas aduaneras sugeridas por la OMC, que serán analizados en los siguientes capítulos de este estudio, muestran una tendencia global hacia la estandarización.

¹⁸ BARAHONA citando a Inter American Development Bank (IADB). 2001. *Customs Best Practices in East Asia and Latin America*. BID: Madrid.

5. Un Modelo de facilitación aduanera.

Para la construcción del modelo de facilitación aduanera, que pretende ser tan solo una guía para el presente estudio, se tomaron en cuenta las tres funciones principales de la aduana descritas en el capítulo anterior: fiscalización (como recaudadora fiscal); seguridad y control (controladora del tráfico); y transparencia (como generadora de información), todas orientadas a la facilitación del comercio. A su vez, se presentan las variables con sus respectivos indicadores derivadas de las mencionadas funciones, articuladas en torno a dos procesos fundamentales, seleccionados para construir el modelo, que la aduana administra o gestiona: el movimiento de mercancías (marco operativo) y el hacer cumplir la normativa (marco normativo).

PROCESOS, FUNCIONES Y VARIABLES DE FACILITACIÓN ADUANERA

	Fiscalización		Seguridad y Control		Transparencia	
	Variable	Indicador	Variable	Indicador	Variable	Indicador
Movimiento de mercancías (Marco Operativo)	Autodeterminación	- Establecimiento de la autodeterminación en forma obligatoria - Pago adelantado de impuestos.	Simplificación, Racionalización y Armonización de Procedimientos	-Procedimientos claros, transparentes y disponibles que ofrezcan seguridad a la administración y los administrados. - Convenio de Kyoto Revisado	Uso de Tecnologías de información	- Publicación de información comercial primaria y secundaria en Internet. -Proceso electrónico del 100% de las declaraciones y publicación de las declaraciones.
	Simplificación, Racionalización y Armonización de Procedimientos	- Valor OMC. - Sistema armonizado de clasificación. - Régimen de Origen Armonizado.		- Facilidades para la inspección previa. - Simplificación de la declaración.		- Acuerdos de cooperación y asistencia con otras aduanas
	Implementación de procesos de control inteligente	- Administración de cuentas versus transacciones para clientes con buen historial en la aduana. - Nacionalización de las mercancías en el punto de arribo.	Implementación de procesos de control inteligente	- Introducción de criterios aleatorios para la revisión. - Establecimiento de controles a posteriori. - Control automatizado y perfil de dueños de carga y auxiliares.		Uso intensivo y distribución de información
	Utilización de nuevos métodos de recaudación.	- Simplificación del pago de aranceles, impuestos y tasas. - Reducción drástica del aforo.	Orientación de la organización hacia los procesos	- Certificación de Procesos. - Auditorías sobre el cumplimiento de los procedimientos relacionados con el flujo de mercancías.	-Publicación de las reglas de origen. - Acuerdos de cooperación y asistencia con otras aduanas	
			Uso de Tecnologías de información	- Transmisión electrónica de datos previa al arribo de la mercancía.		
			Adopción de estándares internacionales	- Estándares de servicio.		

	Fiscalización		Seguridad y Control		Transparencia	
	Variable	Indicador	Variable	Indicador	Variable	Indicador
Hacer cumplir la normativa (Marco Normativo)	Implementación de procesos de control inteligente	- Prestigio como controlador eficaz para disuadir evasores potenciales.	Simplificación, Racionalización y Armonización de Procedimientos	- Procedimientos claros y transparentes	Adopción de estándares internacionales	- Intercambio masivo y sencillo de información con otras dependencias estatales y con otras administraciones aduaneras por medio de estándares de intercambio de documentos (EDI).
		- Promoción de los ajustes y la negociación alternativa de conflictos antes que las causas judiciales.		- Procedimientos automatizados para el control <i>in situ</i> y a <i>posteriori</i> .		
		- Análisis de tendencias.	Implementación de procesos de control inteligente	- Gestión de Riesgos	Uso intensivo y distribución de información	- Facilitación de la denuncia y las consultas. - Auditoría a de datos. - Publicación de estándares de desempeño. - Publicación sencilla y accesible de toda la normativa aduanera.
	Uso intensivo y distribución de información	- Acuerdos de cooperación y asistencia con otras aduanas para la prevención de ilícitos.		- Uso de mecanismos de inspección no intrusivos, como máquinas de Rayos X. - Reducción de la discrecionalidad de los funcionarios por medio de cambio en el modelo e introducción de sistemas automatizados. - Procedimientos automatizados para vigilar y detectar las formas más comunes de fraude aduanero		
	Utilización de nuevos métodos de recaudación.	- Metas de recaudación por cliente, por aduana, por partida arancelaria - Registro del historial de los principales contribuyentes.	Uso intensivo y distribución de información	- Uso de mecanismos selectivos y aleatorios con base en técnicas estadísticas modernas y registro de la actuación de los administrados. - Acuerdos de cooperación y asistencia con otras aduanas para la prevención de ilícitos.		
			Orientación de la organización hacia los procesos	- Auditoras internas y externas sobre la administración y aplicación de multas y sanciones por delitos aduaneros. - Personal multidisciplinario y calificado para manejar formas de fraude complejas.		

TERCERA PARTE: PERCEPCIÓN DEL ESCENARIO REAL

6. Relevamiento de los principales avances registrados recientemente en foros internacionales en materia de facilitación aduanera.

La facilitación aduanera, de acuerdo a la definición elegida a los efectos del presente estudio, consiste en un conjunto de acciones estratégicas, gubernamentales o intergubernamentales, que orientan las funciones de las aduanas hacia la facilitación del comercio. Desde el punto de vista intergubernamental, los países de la región participan de varios y diversos foros a los efectos de concertar dichas acciones.

A continuación, teniendo como referencia las variables identificadas en el capítulo anterior, se anotarán las principales características de los emprendimientos de mayor alcance y que parecen haber logrado mayor contenido en sus trabajos.

6.1 Organización Mundial de Aduanas (OMA).

El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) nace el 15 de diciembre de 1950 en Bruselas, Bélgica. Aún cuando este Consejo se creó originalmente para resolver problemas europeos, pronto se vio que las cuestiones que abordaba y resolvía eran realmente mundiales, por lo que a partir de 1956 extendió su acción a todo el mundo.

El papel de este organismo, a partir del 3 de octubre de 1994 conocido como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), es indispensable para el desarrollo armónico e integral de las aduanas en sus procesos de simplificación, armonización y automatización a nivel mundial.

La OMA es la única organización intergubernamental con competencia exclusiva en materia de aduanas y tiene como misión mejorar la efectividad y la eficiencia de las aduanas respecto a temas como, recaudación de ingresos, armonización y simplificación de procedimientos aduaneros, elaboración de estadísticas del comercio y protección a la sociedad contribuyendo a facilitar el comercio y de esta manera, mejorando el bienestar económico y social de las naciones. Está compuesta por un órgano superior que es el mencionado Consejo de Cooperación Aduanera conformado por los Directores de Aduana de los 159 países miembros, dentro de los cuales están incluidos los 12 países miembros de la ALADI. Tiene la asistencia de dos Comités, uno de Política y el otro de Finanzas y cuenta con una Secretaria General que es responsable de la gestión cotidiana y de brindar asistencia a los Comités.

Habitualmente trabaja a través de sus Comités Técnicos, de los cuales los que resultan ser más importantes son:

- Comité del Sistema Armonizado conformado por dos subcomités de Revisión y Científico.
- Comité Técnico sobre Valoración en Aduana
- Comité Técnico de Normas de Origen
- Comité Técnico Permanente
- Comité de Lucha contra el Fraude, con un Subcomité de Información Gerencial.

Estos Comités vienen trabajando, entre otras cosas, para la armonización de los procedimientos internacionales de aduana con el objeto de facilitar el comercio. Estos trabajos han tenido resultados exitosos, fundamentalmente en el desarrollo e

introducción del Sistema de Codificación y Descripción del Sistema Armonizado, el cual es utilizado alrededor del mundo como base para la clasificación de las mercancías. A su vez, administran los Acuerdos de Valoración de la OMC y recientemente han desarrollado la Armonización de las Normas de Origen.

En 1999, la versión revisada del Convenio de Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros, Convenio de Kyoto Revisado (CKR), que se analizará más adelante en este estudio, fue aprobado por el Consejo de Cooperación Aduanera en respuesta al creciente tránsito internacional de mercancías, al desarrollo en la tecnología de información y al alto grado de competitividad en los negocios internacionales basado en la calidad del servicio. Dicho convenio entró en vigor el 3 de febrero de 2006, siendo hasta agosto de 2006, cincuenta los países signatarios del mismo. De ellos, ninguno es miembro de la ALADI.¹⁹

A su vez, también con el objeto de facilitar el comercio, la OMA se ha dedicado a preparar y difundir un código de conducta para los funcionarios de aduana, para que estos se conduzcan según las reglas de integridad y lleven a cabo sus actividades eficazmente. En este sentido, una de las declaraciones más importantes que adopta la OMA como principio básico respecto a Integridad para una Aduana Moderna, es la Declaración de Arusha del 7 de julio de 1993, que establece como prioridad de los gobiernos tener administraciones de aduanas libres de corrupción.

Asimismo, declara que un plan de integridad para las aduanas debe incluir aspectos como;

- Transparencia de la legislación aduanera;
- Simplificación de los tramites y procedimientos aduaneros, basados en el CKR; Automatización de los procesos aduaneros;
- Funcionarios de Aduana bien remunerados; y
- Capacitación especializada de los funcionarios de aduana, incluyendo tema de ética e integridad.

En cuanto al fortalecimiento de las capacidades de la aduana, la OMA cuenta con un programa llamado “Columbus”, el cual tiene como objetivo central el diagnóstico, capacitación e incorporación de tecnología en la gestión de las aduanas.

La OMA posee una diversa gama de herramientas instrumentos y programas para facilitar el comercio. El Convenio de Kyoto Revisado y el Marco Normativo para la Seguridad y Facilitación del Comercio, son sin duda los más importantes y toman en cuenta, a su vez, los siguientes:

- **Directrices de la OMA relativas a la gestión integrada de la cadena logística.**

Uno de los mayores retos de la aduana es facilitar la mayor cantidad posible de flujos de mercancías, al mismo tiempo que identificar y lidiar con un pequeño porcentaje de hechos que constituyen un riesgo genuino a la seguridad. Respondiendo a un llamado de acción de sus miembros, la OMA adoptó en el año 2002, una resolución sobre la Seguridad de la Cadena Logística y Facilitación del comercio. Dicha resolución contiene una guía de pasos a seguir para proteger la cadena logística de comercio internacional del terrorismo y otros crímenes, estableciendo principios facilitadores. La misma se basa en el Convenio de Kyoto Revisado.

¹⁹ Datos publicados por la OMA en su sitio Web, www.wcoomd.org.

- **Guía para la Gestión de Riesgos.**

Una característica común del trabajo de las aduanas es el gran volumen de transacciones y la imposibilidad de controlarlas a todas, por lo que se enfrentan con el desafío de facilitar el comercio legítimo mientras aplican controles que detectan el fraude y otras infracciones aduaneras. Estos intereses en pugna determinan que sea necesario encontrar un equilibrio entre la facilitación y el cumplimiento de las normas.

El propósito del control aduanero es asegurar que el movimiento de mercancías se haga dentro del marco de la normativa. La Guía de Gestión de Riesgos de la OMA, propone el desarrollo de controles aduaneros que se basen en la aplicación sistemática de prácticas y procedimientos que proporcionen a la Aduana la información necesaria para la evaluar, relevar e identificar riesgos mediante la individualización de aquellas transacciones que constituyan una amenaza seria a las actividades de contralor aduanero.

La evaluación del riesgo es un proceso analítico que se utiliza para determinar el nivel de riesgo real de una determinada transacción y comprende, por ejemplo, el cálculo de probabilidades de que cierta mercadería sujeta a control aduanero no haya sido declarada total o parcialmente. La evaluación de los factores de riesgo incluye los patrones de importación, las tasas arancelarias y tributarias, el tipo de mercaderías, los resultados de exámenes previos y las rutas y modos de transporte. Por lo tanto, el proceso de evaluación de riesgo se hace efectivo mediante un procedimiento que incluye la elaboración de perfiles, es decir, un conjunto de características que exhiben los envíos ilegales (o los pasajeros en infracción) en una ubicación específica y que se comparan con otras operaciones aduaneras usuales.

El desarrollo de perfiles descansa mayormente en la recolección, trazado y análisis de la información de la base de datos de la OMA, entre otras. Se trata de encontrar patrones en indicadores, tales como, el método de ocultamiento, el tipo de transporte utilizado, el lugar y hora de la captura, los datos biográficos del infractor y el origen e itinerario de las mercaderías o del pasajero. Estos perfiles luego se incorporan en programas de selectividad de las inspecciones. Así, los programas de selectividad de las inspecciones analizan los datos declarados y seleccionan los embarques sobre la base de parámetros de riesgo o criterios predeterminados de acuerdo a los riesgos potenciales propios de envíos específicos. Según el nivel de riesgo elegido, las mercaderías se encaminan a través de vías o canales. Esto permite que las mercancías de “bajo riesgo” atraigan un mínimo de atención e intervención por parte de la aduana y que los recursos aduaneros se concentren en la intensificación de los controles hacia las cargas de “alto riesgo” o “nivel desconocido de riesgo”. Además de mejorar eficiencia y eficacia de la aduana, estas técnicas eliminan cargas innecesarias para los comerciantes mediante la reducción del número de inspecciones físicas, la reducción de obstáculos en los pasos fronterizos y el reemplazo de ciertos controles de documentación en frontera por auditorias posteriores al despacho.

Estas medidas mejoran significativamente la predictibilidad y coherencia de los requerimientos fronterizos, permitiendo la armonización de las prácticas entre puntos fronterizos diferentes y la facilitación del intercambio de información. Desde el punto de vista de la facilitación aduanera, la gestión de riesgos representa una herramienta sumamente eficiente, efectiva y moderna para asistir a las aduanas en sus funciones de control del flujo de mercancías y personas. El objetivo de la guía entonces, es asistir a las aduanas en el proceso de implementar esta herramienta.

- **Lineamientos para la aplicación de tecnologías de información y comunicación.**

Las Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC) permiten a las aduanas mejorar la calidad de sus controles y al mismo tiempo aumentar el nivel de facilitación del comercio.

El objetivo de los lineamientos para la aplicación de TIC, es centrar la atención de las aduanas en el impacto que las mismas tienen en sus respectivas gestiones y señalar las ventajas potenciales que se derivarían de su uso. Dado que las TIC son consideradas como herramientas de apoyo, los lineamientos sobre TIC de Kyoto sugieren que las aduanas evalúen primero sus procesos y procedimientos antes de adoptar cualquiera de ellas.

Los lineamientos para la aplicación de TIC han sido preparados para apoyar a las aduanas en sus procesos de toma de decisiones, a la hora de determinar cómo mejorar sus servicios mediante el uso de TIC. Los mismos identifican las principales áreas en donde la aplicación de TIC se encuentra disponible en una aduana e identifican un número de cuestiones que las aduanas tienen que tener en cuenta a la hora de desarrollar estos sistemas, incluyendo requerimientos legales, de seguridad, consultas de clientes y una breve descripción de varios protocolos de comunicación. Por otra parte, los lineamientos sobre TIC no incluyen ni soluciones de hardware ni de software, por considerarse que las decisiones sobre este tipo de soluciones deberían ser tomadas por cada administración, teniendo en cuenta sus propias necesidades.

- **Modelo de Datos Aduaneros de la OMA.**

La información y la documentación son los elementos clave en los controles al comercio internacional. En un ambiente interconectado electrónicamente, estos controles involucran cada vez más intercambio de información, previo al arribo de las mercancías, de manera de alcanzar un nivel suficiente de seguridad y un tiempo de despacho aceptable.

La armonización y estandarización de la información permite un intercambio eficiente y efectivo de la misma entre todas las partes involucradas en una transacción de comercio internacional. En este sentido, el Modelo de Datos de la OMA provee un marco general predecible para los requerimientos de información de las aduanas y su vez, provee a las partes contratantes del CKR, un estándar global para que las aduanas implementen medidas relacionadas a la reducción de los datos necesarios para el cumplimiento de las formalidades establecidas y la presentación electrónica de declaraciones y demás documentos.

- **Número de referencia único para las expediciones.**

Es un número de referencia para uso de las aduanas y puede ser requerido por estas en cualquier momento durante el desarrollo de un procedimiento aduanero.

Dicho número debería ser aplicado a todo movimiento internacional de mercancías en donde el control aduanero sea requerido, único a nivel internacional, registrado lo antes posible y utilizado solamente con propósitos de trazabilidad y auditoría.

El objetivo principal de este número de referencia es definir un mecanismo genérico con la suficiente flexibilidad para ser utilizado en los escenarios más comunes del comercio internacional.

- **Estudio sobre Tiempo de Despacho (ETD) de la OMA.**

Uno de los métodos utilizados para analizar los procedimientos de despacho, es medir el tiempo entre la llegada de las mercancías a la aduana y su despacho. Esto permite a las aduanas identificar tanto las áreas problemáticas, por ejemplo, las grandes demoras, como las posibles acciones correctivas para aumentar su eficiencia. La utilización de métodos automáticos y otros métodos sofisticados, permite a las aduanas mejorar el cumplimiento de la normativa y al mismo tiempo aumentar la facilitación para la mayoría de las mercancías de bajo riesgo. A su vez este método ayuda a las aduanas a responder eficientemente a los requisitos de los operadores de planear con anticipación el movimiento de mercancías a través de las fronteras y así poder cumplir con sus ajustadas agendas de producción y de sistemas de inventarios “justo a tiempo”.

El tiempo de despacho se ha convertido cada vez más en un indicador con el que la comunidad de comercio internacional mide la efectividad de una administración aduanera. El EDT proporciona una guía a dichas administraciones para que apliquen de la mejor manera este método de revisión interna.

- **Lineamientos para el Despacho Inmediato.**

En 1990, la OMA desarrolló un conjunto de procedimientos de despacho de mercancías para asistir tanto a las aduanas como al comercio. Estos lineamientos operaban bajo el principio de la presentación de la información por parte del operador a la aduana, antes de la llegada de las mercaderías. A su vez, dichos lineamientos proveían una categorización de mercancías e identificaban un conjunto de datos que tenían que ser proporcionados para el despacho de las mercancías.

Tras la revisión del Convenio de Kyoto y el desarrollo de otros instrumentos como el Modelo de Datos, los lineamientos originales fueron revisados, actualizados y luego adoptados en marzo de 2003 por el Comité Técnico Permanente bajo el nombre de “Lineamientos para el Despacho Inmediato”.

- **El Sistema ATA**

El ATA (*Admisión Temporal/Temporary Admission*) es un sistema que permite la libre circulación de mercancías a través de fronteras y su admisión temporal liberada de impuestos y obligaciones en un determinado territorio aduanero, mediante la utilización de un solo documento conocido como “carnet ATA”, que es expedido por asociaciones nacionales aprobadas por la aduana. Esta práctica es asegurada por un sistema internacional de garantías administrado por la Cámara Internacional de Comercio.

Con el sistema ATA, que es parte integral del Convenio de Admisión Temporal de Estambul y de la OMA, se simplifican considerablemente las formalidades aduaneras, dado que el carnet ATA sirve tanto como una declaración de exportación, de tránsito o de importación. Actualmente, el carnet ATA es el documento más utilizado en operaciones de comercio internacional que involucren admisión temporal de mercancías.

- **Manual Internacional de *Benchmarking* Aduanero**

El manual ha sido desarrollado para brindar a las administraciones aduaneras una guía para incrementar su eficiencia y eficacia, al permitirles realizar comparaciones entre sus procedimientos y los llevados a cabo por otras aduanas,

permitiéndoles así identificar e implementar las mejores prácticas posibles de gestionar.

- **Recomendaciones**

Uno de los instrumentos más prácticos para asegurar un alto grado de facilitación aduanera, son las Recomendaciones adoptadas por el Consejo de la OMA. Las mismas tienen como objetivo promover la cooperación entre las aduanas; la armonización y simplificación de procedimientos aduaneros; el uso estandarizado de TIC; y la implementación de determinados convenios internacionales.

6.1.1 El Convenio de Kyoto Revisado

Como se dijo anteriormente, el Convenio de Kyoto Revisado (CKR) es uno de los mayores instrumentos concertados a nivel de la OMA para facilitar el comercio.

El Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros, fue adoptado el 18 de mayo de 1973 y entró en vigor el 25 de setiembre de 1974. El mismo nació como un instrumento internacional tendiente a disminuir las divergencias existentes entre los procedimientos de los distintos países que pudiesen obstaculizar el comercio internacional, conteniendo normas orientadas a alcanzar un alto grado de simplificación y armonización de los procedimientos a nivel mundial.

Hacia 1995, la necesidad de actualizar las disposiciones del Convenio a fin de incorporar técnicas y prácticas aduaneras más modernas, así como la constatación de ciertas deficiencias del mismo en relación a aspectos que formaban parte de sus objetivos principales, determinaron el inicio de un proceso de revisión global de dicho instrumento.

El mencionado proceso de revisión derivó en una nueva redacción del Convenio de Kyoto. La versión revisada del Convenio se ha dado a conocer internacionalmente como Convenio de Kyoto Revisado (CKR)²⁰.

La estructura del CKR comprende tres partes: un Cuerpo, un Anexo General, ambos de aceptación obligatoria para las partes contratantes y diez Anexos Específicos que son de aceptación opcional. El Cuerpo del CKR consta de un preámbulo y veinte artículos que regulan los aspectos relacionados con el ámbito y estructura del Convenio, con la gestión del Convenio y con las previsiones relativas a las partes contratantes, a la firma y vigencia del Convenio, derechos de votación, etc. El Anexo General y cada Anexo Específico, se subdividen en capítulos que comprenden definiciones y normas, algunas de las cuales son transitorias. Cada Anexo Específico contiene, asimismo, prácticas recomendadas que, a diferencia de las normas, admiten la posibilidad de recibir reservas. El Anexo General contiene disposiciones que no se repiten en ninguno de los Anexos Específicos y tienen todas el rango de norma, por lo cual, como se dijo anteriormente, no se admiten reservas al contenido de las mismas, siendo la aceptación del mismo de carácter obligatorio para la suscripción CKR.

El Anexo General regula las siguientes materias:

- Principios generales
- Definiciones
- Derechos de aduana e impuestos (liquidación, recaudación, pago diferido y devolución)
- Establecimiento de garantías
- Control aduanero
- Uso de Tecnologías de la Información
- Relación entre la aduana y los intermediarios
- Disponibilidad de la información
- Recursos o reclamaciones en materia aduanera

²⁰ Las versiones oficiales de CKR son en los idiomas inglés y francés (idiomas oficiales de la OMA). Una traducción no oficial de dicho Convenio fue realizado por la Secretaría General de la ALADI, en 1998, en el marco de un proyecto OEA/ALADI, autorizando a la OMA a publicar dicha versión en su sitio Web.

Por su parte, los Anexos específicos se refieren a las siguientes materias:

- Llegada de mercancías y almacenamiento temporal
- Importación (definitiva, reimportación en el mismo estado, admisión temporal)
- Exportación definitiva
- Depósitos y Zonas Francas
- Tránsito, transbordo y cabotaje
- Perfeccionamiento activo y pasivo, reintegro ("drawback") y transformación
- Importación o internación temporal para reexportación en el mismo estado
- Infracciones aduaneras
- Procedimientos especiales (viajeros, tráfico postal, vehículos comerciales, provisiones y envíos de socorro)
- Origen de las mercancías (reglas, pruebas y control de las pruebas documentales)

Cada uno de los Capítulos contiene normas, normas transitorias y prácticas recomendadas que deben ser aplicadas por las partes que las hayan aceptado. Las normas y las normas transitorias, se refieren a medidas que se consideran necesarias para alcanzar la simplificación y armonización de los procedimientos. Las prácticas recomendadas contienen medidas para avanzar en la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, admitiéndose en el caso de éstas, por su propia naturaleza, reservas a lo dispuesto en las mismas. La aceptación de estos Anexos no es de carácter obligatorio y cada país deberá indicar a la hora de suscribir el Convenio revisado cuáles son los Anexos Específicos o sus capítulos que adoptará, así como las reservas a los mismos. En el caso que dichas reservas existiesen, deberán ser revisadas cada tres años. En la medida en que tales prácticas sean acogidas por las partes, se podrán transformar en normas.

Entre los principios recomendados por el CKR, se encuentran la implementación de procedimientos estandarizados y simplificados; el continuo desarrollo y mejoramiento de controles y técnicas aduaneras; la máxima utilización de TIC; la colaboración entre la Aduana y las empresas. A su vez, dicho Convenio contiene lineamientos para asegurar que los mencionados principios de simplificación y modernización sean implementados correctamente por las aduanas.

De esta forma, el CKR resulta ser en los hechos, la base para un modelo de facilitación aduanera con componentes básicos de predictibilidad; de utilización de procedimientos simplificados, estandarizados y armonizados; de transparencia, mediante la publicación de toda la información relacionada a la aduana; de proceso legal, para prevenir acciones injustas o arbitrarias por parte de las aduanas; de uso de TIC; de utilización de técnicas modernas como la gestión de riesgos, la máxima utilización de sistemas automatizados, el uso de información previo al arribo de mercancías a la aduana, la aplicación de programas de selectividad y el uso de transferencia electrónica de fondos; y de cooperación y asistencia con otras aduanas.

6.1.2 Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global.

Como se ha visto, diversos convenios, estándares y programas han sido desarrollados, a través de los cuales los gobiernos han intentado fortalecer la facilitación aduanera, en combinación con controles efectivos por parte de las aduanas.

Dentro de los principales instrumentos desarrollados se encuentra el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, más conocido como Marco de Estándares de la OMA²¹, (denominado en adelante “Marco Normativo de la OMA” o “Marco”) el cual recoge y complementa los principios contenidos en la mayoría de los instrumentos y programas ya mencionados, incluyendo el CKR.

Dicho Marco fue adoptado unánimemente por los Directores Generales de Aduanas de los países miembros de la OMA, mediante Resolución del Consejo de Cooperación Aduanera, en Bruselas, el 23 de junio de 2005. A su vez, luego de su aprobación, un fuerte compromiso de aplicar el Marco fue manifestado por países miembros de la OMA, entre ellos, ocho países miembros de la ALADI²².

El Marco tiene por finalidad establecer normas que garanticen la seguridad de la cadena logística y que faciliten el comercio a escala mundial, con el objeto de aumentar la certidumbre y la predictibilidad; permitir una gestión integral de la cadena logística en todos los medios de transporte; ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las aduanas de modo que puedan hacer frente a los desafíos y aprovechar las oportunidades del siglo XXI; reforzar la cooperación entre las administraciones de aduanas a fin de mejorar sus capacidades para la detección de los envíos de alto riesgo; reforzar la cooperación entre las aduanas y las empresas; y fomentar la circulación fluida de las mercancías a través de cadenas logísticas internacionales seguras.

Para el cumplimiento de la referida finalidad, el Marco instituye cuatro elementos básicos: la armonización de los requisitos relativos a la información electrónica previa sobre los envíos destinados al interior y al exterior o que están en tránsito; la utilización un enfoque coherente de análisis de riesgos para abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad; la inspección de contenedores y de la carga de alto riesgo destinados al exterior, por parte de la aduana del país de despacho utilizando equipos de detección no invasivos, ante una petición razonable del país de destino, basada en una metodología comparable de detección de riesgos; y el otorgamiento de ventajas a las aduanas y empresas que cumplan las normas mínimas relativas a la seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas.

A su vez, el Marco, descansa en dos pilares básicos de colaboración: Aduanas – Aduanas y Aduanas - Empresas. Ambos suponen un conjunto de normas que se combinan para garantizar una comprensión sin problemas y una rápida aplicación a escala internacional.

El Pilar Aduanas – Aduanas indica que las aduanas deben trabajar conjuntamente utilizando normas comunes aceptadas por todos a fin de optimizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional. En este sentido este pilar establece un mecanismo eficaz de protección de la cadena logística internacional contra los efectos del terrorismo y de otras formas de delincuencia transnacional.

²¹ Nombre derivado de su título original en idioma inglés, “WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade”.

²² Los países miembros de la ALADI que manifestaron su voluntad de implementar el Marco fueron hasta la fecha, según datos brindados por la OMA, Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Ecuador, México, Paraguay y Uruguay.

En el pasado, las aduanas inspeccionaban la carga una vez llegada a sus puertos nacionales. En la actualidad resulta necesario poder inspeccionar y evaluar un contenedor o una carga antes de su llegada a puerto. Debido a sus competencias y conocimientos técnicos específicos, las administraciones de aduanas contribuyen tanto a la seguridad como a la facilitación del comercio global. En este sentido, el principio básico de este pilar es la transmisión previa de información por medios electrónicos, a fin de identificar contenedores o carga de alto riesgo. Mediante la utilización de herramientas de selección informatizadas, las aduanas pueden identificar con la suficiente anticipación los envíos de alto riesgo en la cadena logística.

Al respecto, se indica que deberá preverse el intercambio electrónico de información y, por consiguiente, los sistemas deberán basarse en mensajes armonizados que sean interoperables. Para que sea efectivo y para garantizar que el proceso no obstaculice la circulación fluida de las mercancías, en la inspección de envíos de alto riesgo las aduanas deberán emplear tecnologías modernas, que comprendan, entre otras, las máquinas de rayos X y de rayos gamma de gran potencia y los dispositivos para detectar radiación. La utilización de tecnologías modernas a fin de preservar la integridad de la carga y de los contenedores constituye otro punto fundamental de este pilar. Puesto que el Marco Normativo de la OMA se inspira, entre otras fuentes, del CKR, las Directrices para la gestión integrada de la cadena logística y los programas nacionales²³, las Administraciones de Aduanas que lo adopten contribuirán a la normalización de este pilar²⁴.

Por su parte, **El Pilar Aduanas – Empresas** establece que cada aduana se asociará con el sector privado, a fin de que este sector participe en la tarea de garantizar la seguridad y la fiabilidad de la cadena logística internacional. El principal objetivo de este pilar es la creación de un sistema internacional para la identificación de empresas privadas que ofrezcan un nivel elevado de garantías de seguridad en la posición que ocupan en la cadena logística. Este tipo de asociación reportará ventajas concretas a las empresas, tales como una tramitación más rápida y otras medidas.

En este sentido, el pilar introduce la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como parte involucrada en el movimiento internacional de mercancías, cualquiera que sea la función que haya asumido en nombre de una aduana, que cumpla las normas de la OMA o normas equivalentes de seguridad de la cadena logística. Los OEA incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, corredores de comercio, transportistas, agrupadores, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, almacenistas y distribuidores.

La siguiente afirmación extraída de las "Directrices de alto nivel para los acuerdos de cooperación entre los miembros de la OMA y el sector privado, con vistas a reforzar la seguridad de la cadena logística y a facilitar la circulación del comercio internacional" resume la decisiva relación entre las aduanas y las empresas para añadir otro nivel de protección al comercio internacional:

"Los riesgos que deben afrontar las aduanas disminuyen en la medida en que éstas puedan contar con sus socios de los medios comerciales para evaluar y abordar las amenazas a su propia cadena logística. Así pues, se verán beneficiadas las empresas que demuestren tener una indiscutible voluntad de fortalecer la seguridad de la cadena logística. Minimizar los riesgos de este modo contribuirá a que las aduanas

²³ El Marco Normativo y, en particular, las especificaciones técnicas, en muchos casos se toman directamente de estas fuentes.

²⁴ Las especificaciones técnicas del Pilar Aduana - Aduana del Marco Normativo, figuran en el Anexo I del presente estudio.

puedan cumplir con sus funciones relativas a la seguridad y a la facilitación del comercio legítimo."

Gracias a estos programas, las medidas de seguridad de la carga y de los contenedores se aplican mucho antes en la cadena logística, ya que involucran al sector privado y exigen una mayor seguridad en el lugar de origen (por ejemplo, el lugar donde se llenan los contenedores en el puerto de carga del fabricante extranjero) y en el recorrido que realizan los contenedores de un lugar a otro de la cadena logística.

El Marco establece los criterios mediante los cuales se concede a las empresas de la cadena logística un estatuto oficial como colaboradores asociados en las tareas relacionadas con la seguridad, es decir, como OEA. Estos criterios se refieren a cuestiones tales como el análisis de riesgos, planes de seguridad ajustados a los riesgos objeto de evaluación, planes de comunicación, medidas para prevenir que mercancías irregulares o que carezcan de la debida documentación entren en la cadena logística internacional, seguridad física de los edificios y locales utilizados como lugar para realizar el cargamento o para el almacenamiento, seguridad de la carga y de los contenedores, medios de transporte, control del personal y protección de los sistemas de información.

Las prioridades para autorizar o validar a una empresa participante se determinarán en relación a una serie de factores, entre los que se incluyen el volumen de importación, las anomalías relacionadas con la seguridad, la amenaza estratégica representada por determinadas regiones geográficas u otra información relacionada con los riesgos. El énfasis en cada uno de estos factores variará inevitablemente según vayan cambiando las circunstancias.

Asimismo, se establece que es de suma importancia contar con un acuerdo general sobre las ventajas mínimas que podrán derivarse para las empresas de su estatuto de operadores autorizados. Estas ventajas incluyen una circulación más rápida por las aduanas de la carga de bajo riesgo, mayores niveles de seguridad, una optimización de los costos de la cadena logística gracias a una mayor eficiencia de la seguridad, una buena reputación para la organización, mayores oportunidades comerciales, un mejor conocimiento de los requisitos aduaneros y una mejor comunicación entre los OEA y las aduanas.

Muchas empresas que operan en los nudos de la cadena logística internacional ya cumplen los requisitos de seguridad internacionales en vigor o cuentan con programas internos de seguridad que se ajustan a las necesidades de la aduana. El Marco establece que los sistemas del pilar Aduanas – Empresas deben basarse en la acreditación de la calidad de las rutinas aduaneras en las que se utilicen las tecnologías de la información, a fin de agilizar los procedimientos que normalmente van asociados al comercio transfronterizo y que reportan ventajas especiales a los importadores, exportadores, intermediarios, transitarios, transportistas y demás proveedores de servicios que cumplen con los requisitos.

Puesto que el Marco Normativo de la OMA se inspira en varios programas innovadores²⁵, las aduanas y las empresas comerciales internacionales que lo adopten contribuirán a la normalización de este pilar²⁶.

²⁵ Estos programas incluyen, por ejemplo, el CKR, el programa sueco StairSec, el programa canadiense Partners in Protection (PIP), los programas australianos Frontline y Accredited Client, el U.S. C-TPAT, los programas de Nueva Zelanda SEP y FrontLine, el Grupo sobre colaboración comercial de la OMA y las Directrices de la OMA relativas a la gestión integrada de la cadena logística.

²⁶ Las especificaciones técnicas del Pilar Aduanas-Empresas del Marco Normativo, figuran en el Anexo I del presente estudio.

6.2 Organización Mundial de Comercio (OMC)²⁷

La facilitación del comercio se convirtió en un tema de debate en la OMC a partir de la Conferencia Ministerial de Singapur celebrada en diciembre de 1996, en la cual los países miembros encomendaron al Consejo del Comercio de Mercancías la realización de trabajos exploratorios y analíticos sobre la simplificación de los procedimientos que rigen el comercio, con objeto de evaluar si procede establecer normas de la OMC en esta materia.

En noviembre de 2001, los Ministros de los países miembros de la OMC se reunieron en Doha, Qatar, para iniciar una nueva "ronda" o serie de negociaciones sobre comercio internacional. De esa Conferencia emanó un mandato de que se entablaran negociaciones comerciales multilaterales de conformidad con el programa de trabajo especificado en la Declaración Ministerial de Doha, llamada también Ronda para el desarrollo por la importancia que se atribuye en ella a los derechos y concesiones en favor de los países en desarrollo.

La Declaración de Doha contiene la siguiente decisión en relación con la facilitación aduanera: "Reconociendo los argumentos en favor de agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de mercancías, incluidas las mercancías en tránsito, y la necesidad de potenciar la asistencia técnica y la creación de capacidad en esta esfera, convenimos en que después del quinto período de sesiones de la Conferencia Ministerial se celebrarán negociaciones sobre la base de una decisión que se ha de adoptar, por consenso explícito, en ese período de sesiones respecto de las modalidades de las negociaciones. En el período que transcurra hasta el quinto período de sesiones, el Consejo del Comercio de Mercancías examinará y, según proceda, aclarará y mejorará los aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT²⁸ de 1994 e identificará las necesidades y prioridades de los Miembros, en particular los que son países en desarrollo y menos adelantados, en materia de facilitación del comercio. Nos comprometemos a asegurar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad adecuados en esta esfera".²⁹

Tras varios años de trabajos exploratorios, en julio de 2004 los países miembros de la OMC acordaron formalmente iniciar negociaciones en materia de facilitación del comercio y sobre la base de las modalidades del denominado "Paquete de julio". Las negociaciones, además de aclarar y mejorar los aspectos pertinentes a los artículos mencionados en la Declaración y potenciar la asistencia técnica y la creación de capacidad en esta esfera, tienen también por finalidad mejorar la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros.

Después de los debates mantenidos en julio de 2004, el Consejo General acordó adoptar el mencionado paquete de julio, para orientar la siguiente etapa de las negociaciones de la Ronda de Doha de la OMC. En el Anexo D se establecen las modalidades para las negociaciones sobre facilitación del comercio, se aclaran cuestiones contenidas en el párrafo 27 de la Declaración de Doha y se tienen en cuenta algunas de las principales preocupaciones de los países en desarrollo. A ese respecto, se reconoce la necesidad de "trato especial y diferenciado" más allá de la

²⁷ Ver <http://www.wto.org/indexsp.htm>.

²⁸ Los artículos a los que se hace referencia en la Declaración tratan de la libertad de tránsito (artículo V), los derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación (artículo VIII) y la publicación y administración de los reglamentos comerciales (artículo X).

²⁹ Párrafo 27 de la Declaración Ministerial de Doha, adoptada el 14 de noviembre de 2001.

concesión de períodos de transición, teniendo en cuenta la capacidad de aplicación de los países.

El 12 de octubre de 2004 el Comité de Negociaciones Comerciales de la OMC estableció el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. En su primera reunión celebrada el 15 de noviembre de 2004, los miembros del Grupo de Negociación acordaron un Plan de Trabajo y un calendario de reuniones. En el Plan se prevé que se trabaje sobre la base de las contribuciones de los países miembros y demás aportaciones que puedan solicitarse.

El programa del Grupo de Negociación aprobado comprende las siguientes cuestiones:

- aclaración y mejora de los aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994 (sobre libertad de tránsito; derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación; y publicación y administración de los reglamentos comerciales, respectivamente.);
- trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y menos adelantados;
- identificación de necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio;
- preocupaciones relativas a las repercusiones de las medidas propuestas en los costos; y
- asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad; y trabajo de otras organizaciones internacionales pertinentes y colaboración con éstas.

De acuerdo con este programa, la primera cuestión que ha de abordarse en las negociaciones es la aclaración y mejora de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, es decir, los que se refieren principalmente a las actividades aduaneras, con inclusión de las realizadas por el Servicio de Aduanas en nombre de otros organismos gubernamentales o en cooperación con ellos. Por consiguiente, el centro de atención de la OMC en los artículos V, VIII y X incluye tanto los principios en los que se inspiran como las esferas en las que podrían mejorarse sus disposiciones así como las necesidades y los imperativos de los países en desarrollo y los países menos adelantados.

6.2.1 Aclaración y Mejora de los Artículos V, VIII y X del GATT.

Con respecto al objetivo de la negociación de aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, con miras a agilizar el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito, la OMC también establece que se tendrá debidamente en cuenta el trabajo de la OMA y de otras organizaciones internacionales pertinentes en esta esfera.

Al respecto, la OMA ha elaborado listas de autoevaluación³⁰ que tienen por objeto proporcionar una simple instantánea de los sistemas aduaneros con relación a los tres artículos mencionados y a las que pueden recurrir las administraciones de aduanas para juzgar en qué medida esos sistemas se ajustan a los instrumentos y las mejores prácticas. La lista abarca las esferas de

- gestión estratégica,
- recursos,
- marco jurídico,
- sistemas y procedimientos,
- tecnología de la información y la comunicación,
- cooperación externa, comunicación y asociación,
- integridad, en cuanto se refieren a cada artículo.

El análisis de las listas cumplimentadas permitiría determinar las esferas problemáticas a las que hay que prestar atención. Las listas están basadas en el Marco de Diagnóstico de la creación de capacidad aduanera de la OMA. El uso de las listas de autoevaluación de la OMC podría inducir a los gobiernos a examinar la posibilidad de emprender una reforma y modernización más completa de las aduanas, sobre la base del Marco de Diagnóstico.

Las listas de Autoevaluación de la OMA, relativas a los Artículos V, VIII y X, figuran como Anexo II del presente estudio.

³⁰ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO. TN/TF/W/16. 2005. Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. *Listas de Autoevaluación de la OMA Relativas a los Artículos V, VIII Y X.*

6.2.2 Identificación de Necesidades y Prioridades en Materia de Facilitación Aduanera.

Como se ha indicado anteriormente, en el Anexo D del paquete de julio de la OMC se establecen las modalidades para las negociaciones sobre facilitación del comercio. En particular, se destaca la necesidad de una "cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras o cualesquiera otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros". Esta referencia incluye las autoridades administrativas nacionales competentes, lo que significa que al formular respuestas a las cuestiones relativas a la facilitación aduanera deben tenerse en cuenta las circunstancias particulares y las estructuras gubernamentales de cada país miembro.

Al respecto, el Anexo D establece que los países miembros tratarán de "identificar sus necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio, en particular las de los países en desarrollo y menos adelantados" y "abordarán las preocupaciones de los países en desarrollo y menos adelantados relativas a las repercusiones de las medidas propuestas en los costos". A su vez, establece que la prestación de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad es "fundamental para que los países en desarrollo y menos adelantados puedan participar plenamente en las negociaciones y beneficiarse de ellas.", por lo que aborda también la necesidad de "examinar la eficacia del apoyo y la asistencia proporcionados y su capacidad para apoyar la aplicación de los resultados de las negociaciones".

En este sentido, el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio elaboró un cuestionario, cuyo objetivo es identificar las necesidades y prioridades de los países miembros en materia de facilitación aduanera³¹, que se presenta como Anexo III del presente estudio.

³¹ **ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO.** TN/TF/W/59. 2005. Grupo de Negociación sobre Facilitación de Comercio de la OMC. *Identificación de necesidades y prioridades en materia de facilitación aduanera. Cuestionario e inventario de autoevaluación.*

6.3 Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal (COMALEP).

El Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal (COMALEP), fue suscrito en la ciudad de México el 11 de septiembre de 1981 y modificado mediante un Protocolo, aprobado en la XX Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal, celebrada en Cancún, Quintana Roo, México, el 29 de octubre de 1999.

El objeto de dicho Convenio es fortalecer la cooperación y la asistencia mutua en la lucha contra el fraude, así como favorecer al incremento y desarrollo del comercio entre las partes.

El Consejo de Directores Nacionales de Aduanas es el órgano colegiado encargado de la dirección y administración del Convenio. Hasta la fecha, el Consejo se ha reunido en 27 ocasiones.

El Comité Ejecutivo está conformado por los Directores Nacionales de Aduanas de las partes y actualmente es presidido por Venezuela e integrado además por Argentina, Brasil, Chile, España y México.

La Secretaría es el órgano permanente encargado de asistir al Consejo y a las Autoridades Aduaneras de las partes en la aplicación e interpretación del Convenio. La sede de la Secretaría está a cargo de la Administración General de Aduanas de México.

Entre otros logros, durante la XV Reunión del Consejo de Directores Nacionales celebrada en 1994 en Lima, fue aprobada por unanimidad la Versión Única en Idioma Español de la Nomenclatura del Sistema Armonizado (VUESA) y fue suscrito un Acuerdo. El Acuerdo de Lima, entre otras recomendaciones, estableció el compromiso de dar continuidad al proyecto con el diseño de la Versión Única en Español de las Notas Explicativas del Sistema Armonizado (VUENESA) y dispuso que la Secretaría gestionara ante la OMA la aceptación de la VUESA y la inclusión del idioma español como oficial en dicho organismo (actualmente los idiomas oficiales de la OMA son el inglés y el francés).

En el año de 1995, la Secretaria General de la OMA analizó la obra y, si bien no la aceptó como oficial, sí la recomendó a los países de habla hispana con la finalidad de evitar diversas versiones en un mismo idioma. En 1999 se logró obtener la aprobación de la Comisión Política de la OMA para la inclusión del idioma español en los trabajos del Comité del Sistema Armonizado. Después de los siete Talleres de Expertos que se iniciaron en el año 2000 y concluyeron en 2005, se diseñó la VUENESA y los Criterios de Clasificación, documentos que fueron presentados formalmente a la OMA durante una sesión del Comité del Sistema. En esa ocasión fueron aprobados y reconocidos como las versiones oficiales en idioma español. En junio de 2005 se firmó un convenio entre el COMALEP y la OMA, a través del cual esta última cede al COMALEP los derechos de propiedad intelectual para editar, publicar y comercializar los documentos en español que fueron aprobados por el organismo.

La XXVII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal, fue realizada en Puerto La Cruz, Anzoátegui, Venezuela, entre los días 16 y 20 de octubre de 2006. Los temas principales de la reunión fueron: la seguridad en el comercio internacional; el rol de las aduanas en los actuales procesos

de integración regional; el fortalecimiento de la capacitación aduanera; y el acercamiento del COMALEP al sector privado involucrado.

Sobre el tema de la seguridad en el comercio internacional, se realizó una evaluación de la matriz de seguridad que COMALEP está elaborando con el objeto de proponer una estrategia común de seguridad en la cadena logística del comercio internacional regional. Se consideraron también los trabajos preparatorios del Grupo Estratégico de Alto Nivel sobre el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la OMA. Al tiempo de referirse al proceso de definición el concepto de Operador Económico Autorizado (OEA), los participantes hicieron hincapié en la necesidad de desarrollar acciones para facilitar la implementación de esta figura a nivel regional, basada en las mejores prácticas internacionales.

Por otra parte, se presentaron informes por parte de aquellas aduanas que recientemente han implementado la utilización de precintos aduaneros electrónicos con seguimiento satelital; se realizó un intercambio de ideas respecto a si resulta suficiente un modelo de asistencia mutua para luchar contra el fraude comercial; y se propuso considerar la posibilidad de estructurar, al amparo del Convenio Multilateral, un sistema de inteligencia aduanero que además de abarcar todos los aspectos vinculados al intercambio de información, contemple la posibilidad de hacerlo en forma sistemática asociada a avisos previos de fraudes y operaciones de contrabando y terrorismo.

Respecto del tema del rol de las aduanas en los procesos de integración, se reafirmó la necesidad de alcanzar a la mayor brevedad posible las condiciones adecuadas de gestión que permitan obtener el adecuado equilibrio “control – facilitación”; mientras que en materia de capacitación aduanera se comenzó a analizar si el convenio multilateral puede contemplar la posibilidad de implementar centros de adiestramiento aduanero en la región.

Finalmente, en lo que tiene relación con el tema del acercamiento del COMALEP a los sectores privados vinculados a la temática del comercio internacional, se decidió comenzar a trabajar en la implementación de un foro de funcionamiento paralelo a la Comisión, de naturaleza público - privado y con capacidad de análisis y propuesta.

6.4 Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

El esfuerzo por unificar las economías del Hemisferio Occidental en un solo acuerdo de libre comercio fue iniciado en la Cumbre de las Américas llevada a cabo en diciembre de 1994 en la ciudad de Miami. Los mandatarios de 34 países de la región acordaron establecer un Área de libre comercio de las Américas (ALCA) y concluir las negociaciones para el acuerdo antes del año 2005.

El esfuerzo por establecer el ALCA es un proceso dinámico que involucra tres elementos básicos:

- Los Ministros de Comercio del Hemisferio Occidental, que han desarrollado el plan de trabajo completo para el ALCA;
- Los 12 grupos de trabajo del ALCA establecidos por los Ministros de Comercio, que recolectan y recopilan información del estado actual de las relaciones comerciales en el Hemisferio; y
- Los Viceministros de Comercio del Hemisferio Occidental, quienes coordinan los esfuerzos de los grupos de trabajo y asesoran a los Ministros de Comercio.

Los grupos de trabajo, bajo la dirección de los Ministros de Comercio, se han dedicado a obtener información referente a las relaciones comerciales en sus respectivas áreas, a fin de determinar posibles vías que conduzcan a las negociaciones.

Durante la reunión celebrada en Denver (Colorado), en junio de 1995, los Ministros de Comercio de los países del Hemisferio que participan en el proceso de creación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), encomendaron al Grupo de Trabajo sobre Procedimientos Aduaneros y Reglas de Origen, la realización de un inventario de los procedimientos aduaneros vigentes en el hemisferio con miras a su simplificación y eventual armonización.

En la Reunión Ministerial de San José, realizada en marzo de 1998, se encomendó al Comité de Negociaciones Comerciales (CNC) que acordase medidas específicas en materia de “facilitación de negocios” para ser adoptadas en el año 2000.

En la Quinta Reunión Ministerial realizada en Toronto en 1999, se acordó que el tema de la facilitación de negocios se concentraría en dos ítems de trabajo: los procedimientos aduaneros y la transparencia en cuanto a las regulaciones y procedimientos.

Respecto a los procedimientos aduaneros, en el ámbito de CNC se acordaron ocho medidas específicas para ser puestas en práctica:

- a) Importación temporal/admisión temporal de determinados bienes relacionados con viajeros de negocios.
- b) Despacho expreso de envíos.
- c) Procedimientos simplificados para envíos de bajo valor.
- d) Sistemas compatibles de intercambio electrónico de datos y elementos de datos comunes.
- e) Sistema armonizado de designación y codificación de mercancías.
- f) Divulgación de información aduanera/Guía hemisférica sobre procedimientos aduaneros.

- g) Códigos de conducta aplicables a los funcionarios aduaneros.
- h) Análisis de riesgo/métodos de selección.

Paralelamente, fue creado el Comité de Expertos Sobre Medidas de Facilitación de Negocios Referentes a Asuntos Aduaneros, para analizar el estado de implementación nacional de estas medidas y para dar asistencia técnica a los países sobre la materia.

En el año 2001 se publicó la “Guía de Hemisférica de Procedimientos Aduaneros”³², la cual recoge en forma ordenada la información proporcionada por dieciocho países del Hemisferio, once³³ de los cuales son países miembros de la ALADI. Un inventario de procedimientos aduaneros regionales, elaborado con la información disponible sobre estos once países, contenida en dicha guía, se incluye como Anexo IV del presente estudio.

Por otra parte, el borrador del acuerdo para el establecimiento del Área de Libre Comercio de las Américas³⁴, contiene un capítulo específico sobre Procedimientos Aduaneros.

³² “Guía de Hemisférica de Procedimientos Aduaneros. FTAA.TNC/cbf/w/03/Rev.7, 22 de enero de 2001.

³³ Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

³⁴ FTAA.TNC/w/133/Rev.2, 1 de noviembre de 2002.

6.5 Mecanismo de Cooperación Económica Asia - Pacífico (APEC).

El foro de Cooperación Económica Asia -Pacífico (APEC)³⁵, por sus siglas en inglés, se creó en el año 1989, a petición del gobierno de Australia, con el objetivo de facilitar el crecimiento económico, la cooperación, el comercio y la inversión en la región Asia-Pacífico. Comprende 21 economías miembro: Australia; Brunei Darussalam, Canadá, Corea, Chile, Estados Unidos de América, Filipinas, Hong Kong, China; Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Perú, República Popular de China, Rusia, Singapur, Taipei, China; Tailandia y Vietnam.

El Comité de Comercio e Inversión (CTI) está conformado por dos subcomités y siete grupos que atienden, entre otros, asuntos de acceso a mercados, propiedad intelectual, migratorios, facilitación comercial y aduaneros.

Uno de los principales objetivos del Foro APEC es la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros en orden a facilitar el comercio transfronterizo a través de la región Asia-Pacífico. Para estos efectos el referido foro creó en el año 1994, el Subcomité de Procedimientos Aduaneros (SCCP), el cual depende directamente del CTI. (www.sccp.org).

Las Administraciones Generales de Aduanas de los países miembros participan en las reuniones del SCCP. La tarea encomendada a este Subcomité ha sido guiada a través de ciertos principios que deben orientar la actividad aduanera a objeto de alcanzar las metas mencionadas anteriormente. Entre dichos principios, encontramos el de facilitación, responsabilidad, consistencia, transparencia y simplificación de los procedimientos y normativa aduanera.

Las reuniones de trabajo del SCCP se estructuran en base a Planes de Acción Colectivos (CAPs) que se refieren a los siguientes temas: Disponibilidad pública de toda la información; aplicación del Acuerdo de Valoración de la OMC; aplicación del Acuerdo TRIPS de la OMC; establecer un sistema transparente de disposiciones sobre apelación; establecer normas sobre admisión temporal; adoptar sistemas electrónicos en el envío de la información (UN/EDIFACT y Comercio sin Papeles); adoptar la Convención del SA; Implementar un sistema de resoluciones anticipadas en clasificación; adoptar los principios del CKR sobre simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros; implementar un sistema de gestión de riesgo; adoptar un sistema de base de datos común entre los miembros; disponer provisiones sobre envíos de despacho expreso; normas sobre integridad; y fomentar la cooperación entre el sector privado y las aduanas.

³⁵ Ver más información en www.apecsec.org.sg

7. Breve análisis retrospectivo de las acciones en materia de la facilitación aduanera realizadas en el ámbito de la ALADI.

Con el objeto de promover la facilitación aduanera, los países miembros han venido realizando acciones en el ámbito de la ALADI, así como también en el marco de los esquemas subregionales de integración.

De acuerdo con el Artículo 42 del Tratado de Montevideo 1980 (TM80) que dispone el establecimiento de Órganos Auxiliares de consulta, asesoramiento y apoyo técnico, cuya creación es una atribución del Comité de Representantes de la ALADI, se han creado algunos Órganos Auxiliares relacionados a la temática de referencia.

El 2 de febrero de 1984, mediante la ALADI/CR/Resolución 36, fue instituida la Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de la ALADI como órgano auxiliar de asesoramiento en materia aduanera.

Posteriormente, la ALADI/CR/Resolución 36 fue sustituida por la ALADI/CR/Resolución 238, del 1° de abril de 1998, que creó el Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros, con el cometido principal de optimizar la coordinación y cooperación entre las administraciones aduaneras de los países miembros.

El Consejo, integrado por los Directores Nacionales de Aduanas o funcionarios de rango equivalente de los países miembros de la ALADI, o sus representantes debidamente acreditados, debe tener en cuenta las actividades desarrolladas en los foros subregionales, regionales y en el COMALEP, con el objeto de evitar la duplicación de esfuerzos y racionalizar el uso de los recursos y tiene asignadas principalmente las siguientes funciones y atribuciones: Promover la armonización de los mecanismos, instrumentos y procedimientos aduaneros; y Promover la coordinación y cooperación entre las administraciones nacionales de aduanas, en especial, para la aplicación de los acuerdos suscritos por los países miembros.

Otros Órganos Auxiliares

El 27 de agosto de 1986, mediante la ALADI/CR/Resolución 57, fue creado el Consejo del Transporte para la Facilitación del Comercio (CTFC), teniendo en cuenta las recomendaciones adoptadas en estas materias por las diferentes reuniones de directores nacionales de aduanas en donde se habían tratado temas como, problemas aduaneros que perturban el tránsito internacional en los puntos de frontera y armonización de los procedimientos aduaneros de regímenes vinculados directamente con la realidad fronteriza, como es el caso del Tránsito Aduanero Internacional y el transbordo.

El CTFC realizó dos reuniones, en las que sentó las bases para el tratamiento de la temática fronteriza en el ámbito de la ALADI y llevó a que varios países procedieran a la creación de Comités Nacionales de Facilitación, entidades de coordinación de las actividades de los órganos nacionales, vinculados al comercio internacional, aduanas, migración, etc.

El 21 de diciembre de 1989, mediante la ALADI/CR/Resolución 108, fue creada la Comisión Asesora en Nomenclatura con el objeto de analizar y proponer la actualización de la Nomenclatura de la Asociación, de conformidad con las enmiendas y correcciones introducidas al Sistema Armonizado por el Consejo de Cooperación Aduanera; y propiciar el establecimiento de mecanismos de consulta y coordinación entre la Secretaría General y los servicios nacionales correspondientes de los países

miembros que permitiera llevar a cabo una gestión solidaria ante el Comité del Sistema Armonizado del Consejo de Cooperación Aduanera de común provecho para los países miembros y para la región en su conjunto.

Mediante la ALADI/CR/Resolución 174, de fecha 23 de agosto de 1993, fue creada la Comisión Asesora en Valoración Aduanera a los efectos de analizar y proponer la actualización de las normas comunes adoptadas por la Asociación; propiciar procedimientos para el intercambio de información entre la Secretaría General y los servicios nacionales de los países miembros, así como entre ellos, con el propósito de asegurar la aplicación uniforme de las normas; y de proponer el establecimiento de mecanismos de consulta y coordinación entre la Secretaría General y los servicios nacionales de los países miembros, que permitieran llevar a cabo acciones coordinadas ante el Comité de Valoración en Aduana y el Comité Técnico de Valoración en Aduana previstos en el artículo 18 del Acuerdo relativo a la aplicación del Artículo VII del GATT de 1994.

Principales acciones desarrolladas

Los Directores Nacionales de Aduanas, durante su tercera y cuarta reunión recomendaron a los Órganos de la Asociación la aprobación de las normas contenidas en el documento ALADI/DNA/III/di 4 sobre los principales regímenes aduaneros especiales.

Al respecto, en el año 1986, el Comité de Representantes de la Asociación aprobó las “Normas Básicas sobre los Principales Regímenes Aduaneros Especiales” (documento ALADI/CR/Resolución 53), el cual contiene propuestas de armonización de los procedimientos aduaneros para cada uno de dichos regímenes especiales. En esta Resolución, se encomendó a la Secretaría General realizar un seguimiento respecto a la aplicación de dichas Normas por parte de los países miembros.

En cuanto a las reglas de origen preferenciales³⁶ y sus normas complementarias, comprendidos los procedimientos aduaneros, indispensable para los tratamientos preferenciales negociados en el marco del TM80, el Régimen General de Origen de la Asociación fue aprobado en 1987 y actualizado en 1997. Posteriormente, mediante la Resolución 252, de fecha 4 de agosto de 1999, el Comité de Representantes aprobó el Texto Consolidado y Ordenado del Régimen General de Origen de la ALADI, que se aplica a los Acuerdos Regionales y a los Acuerdos de Alcance Parcial que se remiten expresamente a dicho régimen. Por otra parte, la mayoría de los acuerdos cuentan con un Régimen de Origen propio, es decir, con estructura diferente al Régimen General de la ALADI.

Con respecto a la Nomenclatura de la Asociación Latinoamericana de Integración (NALADISA) que está basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, la misma fue adoptada en el año 1993, mediante la Resolución 107 del Comité de Representantes, como base común para la realización de las negociaciones previstas en el Tratado de Montevideo 1980, así como para expresar las concesiones otorgadas a través de cualquiera de sus mecanismos y la presentación de las estadísticas de comercio exterior de los países miembros. La NALADISA es la nomenclatura aplicada entre los países de la ALADI para los fines de identificación de los productos a intercambiarse, surgida de la adaptación del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) a las necesidades y realidades comerciales y productivas de los miembros de ese bloque comercial. La

³⁶ Las no preferenciales se utilizan en instrumentos de política comercial de carácter no preferente, y su regulación esta establecida en el Acuerdo de Normas de Origen de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

codificación arancelaria de los productos en la NALADISA está dada a 8 dígitos numéricos, sobre la base del SA, con sus Secciones, Capítulos y Subcapítulos; sus partidas, subpartidas y códigos numéricos correspondientes; sus Notas de Sección, de Capítulo y de subpartida y las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado. Luego de haber sido enmendada en dos oportunidades, el 18 de diciembre de 2001, mediante la ALADI/CR/Resolución 268, el Comité de Representantes aprobó, a partir del 1º de enero de 2002, incorporar a la NALADISA la Recomendación de Enmienda del Sistema Armonizado aprobada por el Consejo de Cooperación Aduanera (OMA) el 25 de junio de 1999 (Tercera Enmienda) y las Recomendaciones y modificaciones los textos de la Versión Única en español del Sistema Armonizado 2002, aprobada por los Directores Nacionales de Aduanas en el marco del COMALEP.

Los Directores Nacionales de Aduanas de los países miembros de la ALADI, en la VIII Reunión celebrada en marzo de 1998, encomendaron realizar un inventario de procedimientos aduaneros susceptibles de ser armonizados a nivel regional, teniendo en cuenta los avances y perspectivas del proceso de integración, los compromisos asumidos en los esquemas subregionales y los acuerdos vigentes entre los países miembros.

El 13 de julio de 1998, cumpliendo lo encomendado por la mencionada VIII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas, la Secretaría General publicó el documento ALADI/SEC/dt 401, "Inventario de Procedimientos Aduaneros Susceptibles de ser Armonizados". Dicho documento, así como la ALADI/CR/Resolución 53, fueron actualizados en el año 2001, mediante el ALADI/SEC/dt 431.

En el año 1998, en el marco del proyecto OEA/ALADI, "Modernización Aduanera en Procesos de Integración Económica de Países Miembros de la ALADI", con el objeto de promover acciones dirigidas a modernizar y fortalecer los servicios de aduanas de los países de la subregión, disponiendo de una Nomenclatura Básica Común, una normativa actualizada a nivel regional basada en el CKR y sentar las bases para eventuales negociaciones de la región, se elaboró un proyecto de Nomenclatura Básica Común, en el cual, con un grado mayor de especificación que en Sistema Armonizado vigente a la fecha del proyecto, se identificaron las mercancías de mayor relevancia en el comercio regional; se realizó un Seminario de Capacitación sobre el Convenio de Kyoto Revisado³⁷, el que fue coordinado con la Organización Mundial de Aduanas (OMA), al que asistieron 20 funcionarios de siete países y de la Secretaría General de la ALADI; y se preparó una versión en español del CKR para facilitar los procesos de armonización a nivel regional de la normativa de procedimientos.

En octubre del año 2000, se realizó en la Sede de la ALADI el Curso de Capacitación sobre las Nuevas Normas Emanadas de la Revisión del Convenio de Kyoto de 1973 y la Secretaría General de la ALADI publicó el documento ALADI/SEC/di 1420, en el cual se realizó un análisis de los procedimientos aduaneros en relación al cumplimiento de las normas de origen y las nuevas formas de comercialización. A su vez, en el año 2001 la Secretaría General publicó el "Estudio comparativo entre las disposiciones emanadas del Convenio de Kyoto revisado y las vigentes al momento en cada uno de los países miembros" (ALADI/SEC/dt 437).

Por otra parte, el 18 de febrero de 2002, la Secretaría General publicó un "Documento comparativo de las disposiciones emanadas del Convenio de Kyoto Revisado, Anexo Específico E, Capítulo 1, Tránsito Aduanero y las vigentes, a la fecha, en cada uno de los países miembros de la ALADI" (ALADI/SEC/dt 446).

³⁷ Dicho Seminario se realizó del 9 al 13 de noviembre de 1998.

Asimismo, entre los días 21 y 22 de marzo de 2002, tuvo lugar Seminario -Taller sobre Tránsito Aduanero Internacional para analizar un Proyecto de Acuerdo de Alcance Parcial sobre Tránsito Aduanero Internacional.

Una situación que resulta fundamental tener presente en cuanto a los acuerdos de la ALADI protocolizados al amparo del TM80, es que al igual que lo que sucede con las acciones realizadas hasta el momento, la normativa existente en realidad no responde nominal ni expresamente al término facilitación aduanera, sino que se refiere a aspectos particulares que, de una u otra manera, están incluidos en un sentido amplio de su concepto. En ese sentido, conviene destacar que en algunos Acuerdos de Complementación Económica (ACE) vigentes en el ámbito de la ALADI, se contemplan normas sobre determinados regímenes aduaneros específicos y sus respectivos procedimientos. Estos acuerdos, entre otros, se enumeran en el Anexo V del presente estudio.

Cooperación y Facilitación Aduanera en la Actualidad

En los últimos años, la Resolución 59 adoptada en la XIII Reunión del Consejo de Ministros de la ALADI en octubre del año 2004, sentó las "Bases de un programa para la conformación progresiva de un Espacio de Libre Comercio (ELC)", en donde fueron identificados distintos componentes a ser considerados para su desarrollo, entre estos, "Normas y Disciplinas" y "Materias Complementarias".

En este sentido, los Ministros resolvieron contar con normas y disciplinas comunes en aquellos aspectos que facilitan y estimulan el comercio, iniciando un proceso gradual de compatibilización, armonización y/o reconocimiento mutuo, según corresponda y teniendo en cuenta los objetivos y las particularidades de cada acuerdo de libre comercio, de acuerdos intrarregionales y extrarregionales, y las legislaciones nacionales de cada país.

A su vez, los Ministros resolvieron que consecuentemente con las disposiciones del TM80, el Estudio elaborado por el Comité (ALADI/CR Estudio, 18.12.01) y las Resoluciones del Consejo de Ministros 54 (XI) y 55 (XII), se necesita desarrollar la cooperación y coordinación en materias que complementan y potencian el ELC, tales como integración física, incluyendo la facilitación aduanera, en directa cooperación con las iniciativas y los organismos especializados en estas áreas. También mediante la mencionada Resolución 59 (XIII), el Consejo de Ministros encomendó al Comité de Representantes la adopción de medidas destinadas a la implementación de un programa para la conformación progresiva de dicho ELC a partir de las bases contenidas en dicha Resolución. Entre las medidas tomadas por el Comité, se encuentra la Reunión de Altos funcionarios Responsables de las Políticas de Integración de los Países Miembros de la ALADI" celebrada el 4 y 5 de mayo de 2006 y la creación del Grupo de Trabajo sobre "Normas y Disciplinas", ámbitos en los cuales se trataron y tratan temas relacionados a las facilitación aduanera.

En este contexto, la Secretaría General planificó y desarrolló un conjunto de emprendimientos tendientes a dar cumplimiento efectivo a las resoluciones mencionadas. Al respecto, los días 25 y 26 de mayo de 2006, en la Sede de la ALADI, se llevó a cabo el II Encuentro Iberoamericano de Derecho Aduanero. "La Cooperación para el Desarrollo, la Integración Económica y la Seguridad Internacional", organizado por el Instituto Iberoamericano de Fronteras y Aduanas (IIFA), la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU) y auspiciado por la ALADI. Se contó con la participación de destacados juristas y docentes especialistas en Derecho aduanero de toda Latinoamérica y España, cumpliéndose con el objetivo del evento de permitir a los países contar con información primaria actualizada sobre los principales temas en materia aduanera y propiciando un análisis de elevado nivel académico para

orientar a los especialistas, operadores y autoridades involucradas en la aplicación la normativa aduanera.

Posteriormente se celebró una conferencia internacional sobre Seguridad y Facilitación³⁸, el día 26 de setiembre de 2006, en la Sede de la ALADI. Los representantes de la administraciones aduaneras presentes; el Secretario General Adjunto de la OMA, Sr. Kunio Mikuriya; y el sector privado, entre otros, trazaron una hoja de ruta para la implementación efectiva de herramientas de facilitación y control del comercio basadas en estándares de seguridad de la cadena logística. En este documento, considerando la grave amenaza que resulta para el comercio internacional legítimo la concreción de actos de terrorismo, narcotráfico u otras actividades delictivas del crimen organizado; reconociendo la importancia que reviste para la facilitación y la seguridad del comercio el establecimiento de programas de seguridad de la cadena logística en colaboración entre administraciones aduaneras y empresas; enfatizando la necesidad de propiciar la adopción de medidas amplias de cooperación entre Administraciones Aduaneras para mejorar la efectividad de la lucha contra actividades ilícitas; y a los efectos de dar a conocer las reflexiones surgidas en las jornadas de trabajo desarrolladas, procedieron a:

- Reafirmar la voluntad por parte de las administraciones aduaneras presentes de implementar la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) de acuerdo con el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la OMA;
- Reconocer la necesidad de contar con el apoyo del programa Columbus de la OMA para diagnóstico, capacitación e incorporación de tecnología en la gestión de las aduanas;
- Recomendar a las aduanas valorar la experiencia de instituciones del sector privado en la facilitación y control del comercio en base a estándares de seguridad, para la implementación del Marco Normativo;
- Recomendar que la administraciones aduaneras definan procedimientos simplificados, dentro de su marco normativo, para otorgar el status de Operador Económico Autorizado a las empresas que cuenten con Sistemas de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) reconocidos internacionalmente;
- Recomendar que las aduanas promuevan junto al sector privado, programas de difusión, información y capacitación sobre seguridad y facilitación del comercio, con el objetivo de sensibilizar a gobiernos y empresarios sobre la importancia de la colaboración aduana-empresa y generar el ambiente propicio para la implementación efectiva de herramientas de facilitación y control del comercio;
- Recomendar promover, dentro de la normativa aplicable, acuerdos entre aduanas a nivel bilateral o dentro de áreas regionales, con el objeto de lograr el reconocimiento mutuo, definiendo los criterios y la información requerida por cada parte para otorgar el estatus de OEA y los beneficios relacionados; y
- Promover la participación de funcionarios aduaneros en actividades de capacitación

Se presentó esta hoja de ruta a consideración de la ALADI, a los efectos de ser incluida en su agenda de trabajo y a consideración del grupo consultivo del sector privado de la OMA.

En esta misma ocasión, la Secretaría General de la ALADI y la OMA, suscribieron un Acuerdo de Cooperación con el fin de fomentar y llevar a cabo, de manera coordinada o conjunta y dentro del ámbito de sus respectivas competencias, acciones y/o proyectos de cooperación en las áreas de interés mutuo.

³⁸ Conferencia Internacional sobre Seguridad y Facilitación del Comercio organizada por la Asociación BASC Uruguay y OEA-CICAD los días 26, 27 y 28 de setiembre de 2006.

Más adelante, la Secretaría General de la ALADI concurreó como invitado especial a la XXVII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal³⁹ del COMALEP, celebrada en Venezuela, en octubre de 2006. La oportunidad fue propicia para explorar el nivel de aceptación y receptividad para convocar, en el año 2007, al Consejo de Asuntos Aduaneros de la ALADI.

En esa oportunidad se registró un alto nivel de aceptación para efectuar la mencionada convocatoria e incluso se propuso establecer un sistema permanente de trabajo para el referido Consejo, surgiendo que el mismo se reuniera en forma previa a cada reunión anual del COMALEP.

Por último, en relación al tema origen de la mercancía y uso de las TIC como componentes de la facilitación aduanera, con el respaldo institucional de lo dispuesto por la Resolución 59 (XIII), párrafo 19, y en la Resolución 60 (XIII), artículo quinto, del Consejo de Ministros, en las que se resuelve apoyar e impulsar el intercambio de información, coordinación y acciones comunes entre los países miembros en los aspectos técnicos, normativos y de promoción de las TIC para facilitar el comercio, la ALADI está desplegando un importante esfuerzo en la modernización de los procesos de comercio internacional con la elaboración de la "Propuesta para la Digitalización de los Certificados de Origen en el Ámbito de la ALADI" (ALADI/SEC/dt 459/Rev.2) en el año 2004.

Este documento tuvo como objetivo proporcionar elementos que permitieran evaluar la factibilidad de digitalizar el proceso de certificación de origen en el ámbito de la ALADI mediante la presentación de un modelo de procedimientos básicos de un sistema digital que incluyera, además de la solicitud y emisión de los Certificados de Origen Digitales (COD), la comunicación de las partes involucradas en las operaciones comerciales internacionales mediante el uso de las tecnologías digitales y de redes.

Para darle continuidad al proceso iniciado con la elaboración de la referida propuesta de modelo genérico de digitalización de los certificados de origen, fue convocado un grupo de expertos gubernamentales y del sector privado, especialistas en origen, certificación digital y criptografía para que, de conjunto con los técnicos de la Secretaría General, analizara el documento ALADI/SEC/dt 459/Rev.2. Este proceso de revisión y análisis se realizó en dos etapas: la primera, en un foro virtual en Internet, a través del cual se hizo circular el documento de referencia para que los expertos emitieran sus comentarios y realizaran observaciones a la misma, y la segunda, en una reunión presencial, donde fueron aprobados, por consenso, los Términos de Referencia para el desarrollo de un "Proyecto Piloto de Certificados de Origen Digitales" en el ámbito de la ALADI, entre cuyos principales acuerdos se incluyó la creación del Grupo de Trabajo Ad Hoc (GTah) y la aprobación del formato (XML) de los COD. La Reunión Presencial de Representantes Gubernamentales y Expertos en Certificación de Origen y Certificación Digital de los países miembros de la ALADI (I Reunión Presencial), se celebró los días 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2005 (Doc. Inf. 747). A inicios del año 2006, en concordancia con los compromisos asumidos en la I Reunión Presencial, se instituyó el Grupo de Trabajo *Ad Hoc* (GTah), responsable de la implementación del "Proyecto Piloto de Certificados de Origen Digitales". El GTah utiliza un foro virtual en Internet como plataforma de trabajo permanente y ha realizado dos reuniones de coordinación presenciales, en mayo y agosto del 2006, respectivamente, donde importantes acuerdos se alcanzaron entre las delegaciones ante el GTah, especialmente aquellos relativos a la estructura y el *workflow* del COD, el rol de la ALADI, la estructura de los certificados de identificación digitales (CID) de los funcionarios habilitados (FH), entre otros.

³⁹ Ver Capítulo 6.3.

Con respecto al rol de la ALADI y de acuerdo a lo acordado en la III Reunión Presencial, la Secretaría General de la ALADI implementará y dispondrá el Sistema de Certificados de Origen Digitales (SCOD). Consistirá, básicamente, en una plataforma informática necesaria para dar soporte logístico a la validación de los COD desde las aduanas nacionales y al mismo tiempo, permitir la interacción con otras dependencias oficiales de los países participantes dentro de la Iniciativa de COD y el Espacio de Libre Comercio acordado por el Consejo de Ministros de la ALADI.

Asimismo, en relación al uso de las TIC como componente de la facilitación aduanera, la Secretaría General de la ALADI está trabajando en un proyecto de Acuerdo Regional para la implementación y el reconocimiento de firmas electrónicas/digitales entre los países miembros de la ALADI, con el objeto de establecer un marco normativo común que permita facilitar el uso de la firma electrónica/digital y contribuir a su reconocimiento jurídico entre los países signatarios, en aquellas operaciones que tengan lugar al amparo de los Acuerdos y Protocolos celebrados en el marco del TM80. En este sentido, se ha establecido un foro virtual para su estudio por parte de expertos asignados por cada país miembro, entre otros trabajos.

8. Algunas acciones en materia de facilitación aduanera desarrolladas por los países miembros de la ALADI, en esquemas subregionales

8.1 Comunidad Andina de Naciones (CAN)

La Comunidad Andina ha venido desarrollando una serie de instrumentos aduaneros con el objeto de facilitar las transacciones comerciales de sus países miembros.⁴⁰

Mediante la Decisión 330 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena de octubre de 1992, sus países miembros asumieron el compromiso de adoptar un régimen comunitario armonizado pero solo para los Regímenes Aduaneros aplicables a las exportaciones. Posteriormente, mediante la Decisión 414 del 30 de julio de 1997, de la Comisión de la CAN, se acordó armonizar los Regímenes Aduaneros Especiales tanto de exportación como de importación. Por otra parte, aunque los países andinos son miembros de la OMA, aún no han adoptado el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Protocolo de Enmienda del CKR). En este sentido, Por recomendación del Comité Andino de Asuntos Aduaneros, en julio de 2005 se aprobó Decisión 618, que dispone incorporar en la normativa comunitaria el anexo general y referencia de los anexos específicos de dicho convenio.

Teniendo en cuenta este avance y con miras a lograr una mayor armonización de la legislación, procedimientos y medidas de control aduaneros, se está trabajando para adoptar una Decisión sobre Armonización de Regímenes Aduaneros.

A su vez, en el año 1992⁴¹, fue generada una norma sobre tránsito aduanero con el fin de facilitar las operaciones de transporte internacional y asegurar la libre circulación de las mercancías. La misma establece recomendaciones aduaneras para la partida, el tránsito y el destino de los bienes. Posteriormente fue adaptada a las nuevas modalidades de transporte, incluido el multimodal y reglamentados los procedimientos que deben seguirse cuando los productos circulan por dos o más países de la Comunidad Andina. Desde enero de 2006, está en vigencia la Decisión 617, una norma comunitaria sobre tránsito aduanero, cuyas disposiciones regulan el tránsito de productos originarios de los Países Miembros de la CAN así como el tránsito de productos importados de fuera de la región, a través de una sola operación, con el objeto de consolidar la libre circulación de mercancías entre los Países Miembros, facilitando su traslado de un lugar de origen a un lugar de destino sin transbordos obligatorios y despachos innecesarios en frontera, puertos y aeropuertos, todo ello sustentado en la utilización de documentos unificados y sistemas de intercambio de información entre las aduanas de los Países Miembros, complementado con el establecimiento de controles posteriores.

Asimismo, se espera completar la reforma del sistema de tránsito internacional, definiendo tres elementos importantes como son: 1) la identificación de productos sensibles; 2) las modalidades de información sobre tránsito entre aduanas y 3) la introducción de medidas preventivas adecuadas, incluyendo garantías. Por otra parte, la Decisión 636, modifica la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario, en lo relativo a los artículos 10, 33, 42, 43 y su tercera disposición transitoria.

En cuanto al tema de valoración aduanera, fue actualizada, de acuerdo con la OMC, una norma común mediante la Decisión 378 del 19 de junio de 1995, que

⁴⁰ Ver www.comunidadandina.org

⁴¹ Aprobada mediante la Decisión 327.

permite a los países contar con una misma base imponible para la aplicación de los gravámenes arancelarios a los productos que ingresan a territorio aduanero, a fin de evitar distorsiones y desviaciones del tráfico del comercio. Esta disposición fue complementada con la Declaración Andina del Valor, Decisión 379 del 19 de junio de 1995, con el objeto de armonizar la documentación solicitada para acreditar el valor aduanero de una mercancía, cumpliendo las disposiciones previstas en el Artículo VII del GATT (Acuerdo del Valor) de 1994.

Por medio de la Decisión 571 del 12 de diciembre de 2003, la Comisión de la Comunidad Andina adoptó, como normativa subregional sobre valor en aduana de las mercancías, el Acuerdo sobre Valoración de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Asimismo, la Secretaría General adoptó en agosto del año 2004, mediante la Resolución 846, el Reglamento Comunitario sobre la aplicación del valor en aduana de las mercancías importadas al Territorio Aduanero Comunitario, el cual contiene el detalle y los procedimientos de aplicación de la Decisión 571. Actualmente, la CAN está trabajando para completar la legislación existente sobre valoración, mediante la adopción de una Declaración Andina del Valor común, así como la definición de datos comunes exigidos por los importadores con fines de valoración.

El 8 de junio de 2000, fue aprobada la Decisión 478 sobre Asistencia Mutua y Cooperación entre las Administraciones Aduaneras de los Países Miembros de la CAN, con el objeto de sumar esfuerzos para prevenir y luchar contra los ilícitos aduaneros, incluido el contrabando. Se considera la cooperación para el suministro recíproco de información para utilizar medidas cautelares dirigidas tanto a mercancías como a medios sospechosos y para desarrollar programas de capacitación e intercambio de expertos. Posteriormente, el 17 de abril de 2001, después de un largo proceso de debate, esta disposición fue complementada con el Plan Andino de Cooperación para la Lucha contra las Drogas Ilícitas y Delitos Conexos⁴². En esta perspectiva se definen principios, objetivos, mecanismos y un programa de acción.

Uno de los instrumentos armonizados de comercio exterior más importantes que dispone la Comunidad Andina es la Nomenclatura Común NANDINA, basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Sistema Armonizado) del Consejo de Cooperación Aduanera. Este moderno sistema, que utiliza un “lenguaje” aduanero común, aceptado y reconocido a nivel mundial, permite simplificar la tarea de los importadores, exportadores, productores, transportistas y administradores de aduanas.

Desde su entrada en vigencia, en 1991, este sistema común de clasificación de mercaderías ha sido permanentemente actualizado y adecuado al desarrollo del proceso de integración y a las necesidades de las producciones de los Países Miembros. En la actualidad, la NANDINA se encuentra armonizada a nivel de 8 dígitos. La última actualización se hizo mediante la Decisión 570 que aprueba el Texto Único de la Nomenclatura Común de Designación y Codificación de Mercancías de los Países Miembros de la Comunidad Andina denominada “NANDINA”, a fin de facilitar la identificación y clasificación de las mercancías, las estadísticas de comercio exterior y otras medidas de política comercial de la Comunidad Andina relacionadas con la importación y exportación de mercancías. Esta Decisión entró en vigencia el 1 de enero de 2005.

En diciembre de 2003, fue aprobado mediante Decisión 572, el Arancel Integrado Andino (ARIAN). El ARIAN, es un sistema que permite recoger, validar e incorporar a una base de datos toda la información y normativa que generan los

⁴² Decisión 505

órganos de decisión de la Comunidad Andina, mediante las aperturas, en los casos en que sea necesario, de las Subdivisiones de la Nomenclatura Común Andina (NANDINA), para designar las mercancías que sean objeto de reglamentaciones específicas.

El Sistema ARIAN comprende dos subsistemas: el Subsistema Central del ARIAN, encargado de recopilar y distribuir la información del ARIAN, cuyo funcionamiento estará a cargo de la Secretaría General de la Comunidad Andina; y los Subsistemas Nacionales del ARIAN, encargados de la consistencia y actualización del arancel externo común y las medidas recibidas, cuyo funcionamiento estará a cargo de las administraciones aduaneras nacionales de los Países Miembros. El ARIAN, que está basado en la Nomenclatura Común – NANDINA, se establece como herramienta para facilitar la difusión y aplicación del arancel externo común, de las estadísticas de comercio exterior y de las políticas y medidas comunitarias relativas. Su entrada en vigencia se postergó hasta el 1 de enero de 2007 tomando en cuenta que las modificaciones a la NANDINA que se pudieran realizar con posterioridad a su entrada en vigor, podrían provocar una revisión y ajuste de este último.

Mediante la Decisión 573 de diciembre del año 2003, fue aprobado el Programa Andino de Formación Aduanera, que tiene como objetivo proporcionar las bases para una capacitación común en materia aduanera. También en diciembre del año 2003 se aprobó la Decisión 574 que establece un Régimen Andino sobre Control Aduanero, conteniendo las normas que las administraciones aduaneras de los Países Miembros deberán aplicar para el control de las operaciones de comercio exterior.

Un punto importante a anotar, a los efectos del presente estudio, es que este Régimen introduce, entre los indicados para su aplicación por parte de las aduanas, el control aduanero posterior (*a posteriori*), definido como el ejercido a partir del levante o del embarque de las mercancías despachadas para un determinado régimen aduanero. A su vez, también indica que el control aduanero podrá realizarse por la administración aduanera antes de la admisión de la declaración aduanera de mercancías (control anterior) o podrá ser ejercido desde el momento de la admisión de la declaración por la aduana y hasta el momento del levante o embarque de las mercancías (control durante el despacho).

Por otra parte, cabe destacar la contribución brindada por la UE a la CAN en materia de procedimientos aduaneros a través del Convenio “Granadúa”. El mismo contempla el desarrollo de programas de apoyo para las actividades que apliquen los países de la CAN, en el sentido de simplificar, sistematizar e interconectar las operaciones aduaneras. Se trata de un proyecto de carácter integrado que se discutió desde 1997 y que comenzó a funcionar en mayo de 2000. Del Convenio “Granadúa” se derivan diversas acciones de capacitación y de mejoramiento del funcionamiento de las siguientes áreas:

- Control de origen.
- Aplicación de a Nomenclatura común andina.
- Elaboración de un arancel integrado andino.
- Normas de valoración y aplicación armonizada.
- Lucha contra el fraude.
- Armonización de procedimientos aduaneros.
- Documento único aduanero.
- Tránsito aduanero.
- Técnicas y prácticas de control *a posteriori*.
- Estadísticas del comercio exterior y del intercambio interandino.
- Apoyo informático a la gestión aduanera.
- Acciones de apoyo a las escuelas de aduanas.

8.2 EI MERCOSUR

Si bien el concepto facilitación del comercio no figura de manera explícita y particular en los trabajos que se realizan en el ámbito de este esquema de integración, varias de sus acciones están vinculadas a aspectos temáticos que forman parte de una expresión amplia de dicho concepto.

En este sentido, la Comisión de Comercio del MERCOSUR aprobó la Directiva N° 2/96 mediante la cual se crea en el ámbito del Comité Técnico N° 2 (Asuntos Aduaneros) el "Subcomité de Procedimientos Aduaneros", cuya función principal es el análisis e instrumentación de los mecanismos relativos a la operatoria y la técnica aduanera entre los Estados Parte.

Entre los avances más importantes logrados hasta ahora en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en materia normativa relacionada a la temática de facilitación aduanera, se encuentra el Acuerdo de Recife⁴³ y su Primer Protocolo Adicional que lo reglamenta, protocolizado al amparo del TM80 como Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Comercio, ambos de fecha 18 de mayo de 1994; y su Segundo y Tercer protocolo adicional, de fecha 29 de setiembre de 2000. (ALADI/AAP/PC/5, ALADI/AAP/PC/5.1; y ALADI/AAP/PC/5.2 y ALADI/AAP/PC/5.3, respectivamente).

Dicho acuerdo se refiere a la aplicación de controles integrados en frontera y establece medidas técnicas y operativas para regular el funcionamiento de los controles integrados en fronteras. Implica la existencia de una única infraestructura física en la que operan de manera paralela las aduanas de los países limítrofes, permitiendo una mayor eficiencia. Los contenidos más importantes de esta normativa se refieren a la forma de percibir los gravámenes y al desempeño de los funcionarios y a las infracciones o delitos cometidos por ellos. Posteriormente, mediante normas adicionales, se identifican los puntos fronterizos en los que se establecerán tales controles.

Otro avance importante es el Protocolo de cooperación y asistencia recíproca entre las administraciones de aduanas relativo a la prevención y lucha contra ilícitos aduaneros (1997)⁴⁴, protocolizado ante ALADI como Vigésimo primer Protocolo Adicional al ACE N° 18 (ALADI/AAP/ACE N° 18.21, de fecha 05/03/1998).

Dicho Protocolo busca enfrentar con éxito la necesidad de potenciar las estructuras de control de cada una de los cuatro aduanas nacionales, con el propósito de prevenir las acciones aduaneras ilícitas, es decir, toda violación, o tentativa de violación, de alguna legislación aduanera nacional. Es un marco de referencia que define los procedimientos para dar curso regular a la solicitud de información entre las administraciones aduaneras del MERCOSUR. La asistencia recíproca en esta materia puede concederse no sólo con fines preventivos, sino también con el objeto de investigar y reprimir los actos ilícitos aduaneros. El mencionado ACE 18 contiene a su vez otros protocolos adicionales, que se enumerarán en el Anexo V del presente estudio, cuya temática está relacionada a la facilitación aduanera.

A su vez, el Programa de Asunción sobre medidas de simplificación operacional de trámites de comercio exterior y de frontera (1999)⁴⁵, tiene por objeto

⁴³ Aprobado mediante la Decisión N° 5 del MERCOSUR de ese mismo año y posteriormente complementado por su correspondiente reglamento en 1994, normativas ambas que fueron modificadas y actualizadas por las Decisiones No. 4 y 5 del 2000 y protocolizado al amparo del TM80 de la ALADI.

⁴⁴ Aprobado mediante la Decisión No. 1 del MERCOSUR de ese mismo año y posteriormente protocolizado al amparo del TM80.

⁴⁵ Aprobado mediante la Decisión N° 2 del MERCOSUR de ese mismo año.

facilitar los procedimientos administrativos vinculados al intercambio comercial recíproco, contemplando, entre otros temas, los procedimientos administrativos que se ejecutan antes de la llegada de la mercadería a la zona primaria; el ingreso de la mercadería al país importador, incluyendo los asuntos aduaneros, certificados sanitarios, sistemas de información y su transmisión; los reglamentos operacionales, las comunicaciones, las instalaciones físicas, el equipamiento y los recursos humanos y financieros de los controles integrados; la capacitación de los agentes del sector privado que intervienen en las operaciones comerciales internacionales; y las tasas nacionales cobradas en cada uno de los países miembros para la realización de servicios de procesamiento y control de operaciones de comercio exterior.

Mediante la Resolución GMC N° 34/04, el Grupo Mercado Común instruyó a la Comisión de Comercio del MERCOSUR para que elabore un mecanismo tendiente a simplificar los procedimientos de despacho aduanero para los Operadores que tengan una antigüedad mínima en el ejercicio de la actividad principal de 3 años; tengan una antigüedad mínima como importador y/o exportador con países del MERCOSUR de dos años; desarrollen por lo menos un número de operaciones de exportaciones intrarregionales a determinar por la Comisión de Comercio, que representen un monto mínimo anual definido por cada Estado Parte; y que carezcan de sanciones en materia administrativa, penal, aduanera y fiscal, presentando una certificación del cumplimiento de todas las obligaciones respecto a las dos últimas materias.

Mediante Decisión CMC N° 54/04 se aprobó la "Eliminación del Doble Cobro y Distribución de la Renta Aduanera", con el objeto resolver uno de los temas pendientes que no permiten contar hasta la fecha con un Código Aduanero del MERCOSUR, vigente en los cuatro Estados Partes.

A su vez, en el año 2005 fue aprobada la MERCOSUR/GMC/RES N° 21/05, "Mecanismo para la facilitación del comercio intrazona", a los efectos de comenzar a establecer un mecanismo que permita la solución urgente a problemas puntuales de acceso a mercado, especialmente debido a restricciones no arancelarias, mediante la adopción de acciones de facilitación de comercio.

La Comisión de Comercio del MERCOSUR aprobó, en su última reunión, el Texto Ordenado del Régimen de Origen MERCOSUR mediante la directiva MERCOSUR/LXXXV CCM/DI N° 28/06.

En cuanto al tema del uso de las TIC, recientemente, mediante la Resolución MERCOSUR/GMC EXT./RES. N° 34/06, el Grupo Mercado Común aprobó las Directrices para la Celebración de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo de firmas electrónicas avanzadas en el ámbito del MERCOSUR y mediante la Resolución MERCOSUR/GMC EXT./RES. N° 37/06 aprobó las condiciones para el reconocimiento de la eficacia jurídica del documento electrónico, la firma electrónica y la firma electrónica avanzada en el ámbito del MERCOSUR.

Entre otras actividades, en octubre del año 2006, en la XXVII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas del COMALEP, los países miembros del MERCOSUR, explorando un camino efectivo en cuanto a cooperación aduanera en la región, presentaron el proyecto INDIRA que en están desarrollando, el cual consiste en una plataforma segura de intercambio de datos de importación y exportación entre los países.

Finalmente, mediante la Resolución MERCOSUR/GMC EXT./RES. N° 40/06, de fecha 18 de julio de 2006, se adoptaron las definiciones y lineamientos que deberán utilizarse como base para la redacción del Proyecto de Código Aduanero del MERCOSUR.

CUARTA PARTE: DISEÑO DEL ESCENARIO IDEAL

El Modelo de Facilitación Aduanera, presentado en la Base de los Escenarios en la Segunda Parte del presente estudio, contiene elementos que a partir de la definición de las funciones de la aduana facilitadora, conforman un nuevo paradigma de gestión aduanera orientada a la facilitación del comercio. Estos elementos son:

- **Simplificación, racionalización y armonización de los procedimientos aduaneros** (CKR; Valor OMC, Régimen de Origen armonizado, etc.);
- **Uso de las TIC** (Proceso electrónico del 100% de las declaraciones y publicación de las declaraciones, COD, firmas digitales, etc.);
- **Optimización de capacidad de control / Implementación de procesos de control inteligente** (Procedimientos automatizados para el control *in situ* y a *posteriori*. Uso de mecanismos de inspección no intrusivos, como máquinas de Rayos X, etc.);
- **Optimización de la capacidad de Seguridad / Implementación de nuevos métodos de control** (Gestión de Riesgos, prevención de los ilícitos aduaneros maximizando los niveles de seguridad);
- **Optimización de capacidad fiscalizadora / Utilización de nuevos métodos de recaudación** (Autodeterminación, pago adelantado de impuestos, etc.);
- **Orientación de la organización hacia los procesos** (fortalecimiento de los recursos humanos, organizacionales y materiales, etc.);
- **Cooperación y coordinación con aduanas de otros países y con otros organismos del Estado y entidades privadas relacionadas con el comercio exterior** (con el objeto, entre otros, de intercambiar información que coadyuve, entre otros, a la prevención, investigación y represión de los ilícitos aduaneros, etc.);
- **Transparencia / Uso intensivo y distribución de información;**
- **Adopción de estándares internacionales.**

Casi todos los componentes o variables de una aduana facilitadora, reunidos en el Modelo de facilitación aduanera que fuera desarrollado como guía del presente estudio, están comprendidos o contemplados en el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, en el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros, Convenio de Kyoto Revisado y en los demás instrumentos y herramientas desarrolladas en el ámbito de la OMA, mencionados en este estudio.

Por lo tanto, un escenario ideal para los países miembros de la ALADI en materia de facilitación aduanera, resultaría de la combinación del surgimiento de un consenso a nivel multilateral en el ámbito de la OMA, por el cual todos los países miembros de la ALADI adoptarían las disposiciones del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global y adherirían al Convenio de Kyoto Revisado; y de la consolidación, en la región, de un cuadro de regionalismo plural, consecuencia del éxito de las distintas iniciativas en curso, en especial del COMALEP, de una actividad consolidada y permanente del Consejo de Asuntos Aduaneros y la profundización de los acuerdos entre los países miembros de la ALADI, constituyéndose un Acuerdo de Alcance Regional (AAR) para la Facilitación Aduanera, protocolizado al amparo del Tratado de Montevideo 1980 (TM80) de la ALADI.

A través de la suscripción del AAR, la ALADI se convertiría en la plataforma de aplicación del Marco Normativo de la OMA, lo cual traería diversos beneficios para los gobiernos, las aduanas y los operadores económicos de los países miembros.

Desde el punto de vista de los países, se aseguraría la facilitación del comercio seguro, contribuyendo al crecimiento y desarrollo económico, a través de disposiciones para proteger el comercio internacional del terrorismo y racionalizando, armonizando y simplificando los procedimientos aduaneros. Por otra parte, esta situación resultaría en una mejora en la recaudación de ingresos fiscales, en una mejora en la aplicación de la legislación y de las normativas nacionales y en una mejora sustancial en la promoción de la protección social y económica, al mejorarse notoriamente las condiciones para inversión extranjera directa. A su vez, al fomentarse la conclusión de acuerdos de cooperación entre las aduanas y otros organismos del gobierno, reconociéndose las normas internacionales en vigor, su aplicación ayudaría a los gobiernos a garantizar una gestión y un control integrados de las fronteras.

Desde el punto de vista de las aduanas, al implementarse las disposiciones del Marco Normativo, mediante la suscripción del AAR, mejoraría la capacidad de las mismas para detectar envíos de alto riesgo; la calidad de sus controles a lo largo de la cadena logística internacional, logrando al mismo tiempo una mejor y más rentable asignación de los recursos aduaneros; el intercambio de información oportuna y precisa, permitiendo analizar los riesgos sobre bases más eficaces, todo lo cual promovería la circulación sin trabas de las mercancías a través de cadenas logísticas internacionales seguras. En este sentido, la aplicación de dichas disposiciones relativas a la red de aduanas fortalecería la colaboración entre las aduanas y les permitiría anticipar los controles en la cadena logística. Igualmente, el reconocimiento mutuo de controles previsto para determinadas circunstancias permitiría a las aduanas tener un enfoque más amplio y completo de la cadena logística global y serviría para eliminar la duplicación y los múltiples requisitos para la presentación de informes. En suma, la suscripción del AAR permitiría a las aduanas hacer frente a los desafíos del nuevo entorno comercial internacional, sentando bases flexibles, a través del Marco, para que las mismas puedan modernizarse a su propio ritmo y de acuerdo a sus condiciones y requisitos particulares.

Desde el punto de vista de los operadores económicos, se crearían las condiciones para asegurar, estimular y facilitar el comercio internacional, al basarse las disposiciones del Marco, a aplicarse mediante el AAR, en modelos modernos de producción y distribución internacionales y en normas internacionales para promover la uniformidad y la predictibilidad. Al respecto, los Operadores Económicos Autorizados (OEA) obtendrían ventajas tales como una tramitación más rápida de los productos por parte de las aduanas, por ejemplo mediante la reducción del número de controles, resultando en la reducción de costos de transacción. A su vez, estos resultados servirían para incentivar a las empresas a invertir en sistemas de seguridad y prácticas eficaces, al constatar las mismas que dichas inversiones se traducen en beneficios reales como los mencionados.

De igual forma, como se mencionó anteriormente, el AAR instrumentaría la adhesión de los países miembros de la ALADI al Convenio de Kyoto Revisado. Con ello, se lograría facilitar el comercio internacional, otorgándole a los procesos aduaneros predictibilidad, dada por la utilización de procedimientos simplificados, estandarizados y armonizados; transparencia, mediante la publicación de toda la información relacionada a la aduana; proceso legal, previniendo las acciones injustas o arbitrarias por parte de las aduanas; modernización, mediante el uso de TIC, máxima utilización de sistemas automatizados, aplicación de programas de selectividad y el uso de transferencia electrónica de fondos; y mayor seguridad y control, mediante el uso de técnicas como la gestión de riesgos, el uso de información previo al arribo de mercancías a la aduana y la cooperación y asistencia con otras aduanas, entre otros.

A su vez, el escenario ideal debería completarse con la suscripción de otro AAR, en este caso, para el reconocimiento de firmas electrónicas/digitales entre los

países miembros de la ALADI. De esta forma se establecería un marco normativo común para permitir el uso de la firma electrónica/digital y su reconocimiento jurídico entre los países signatarios en aquellas operaciones que tengan lugar al amparo de los Acuerdos y Protocolos celebrados en el marco del TM80. Particularmente, además, este AAR permitiría la digitalización del proceso de certificación de origen en el ámbito de la ALADI, mediante la implementación de un sistema digital que incluyera, además de la solicitud y emisión de los Certificados de Origen Digitales (COD), la comunicación de las partes involucradas en las operaciones comerciales internacionales, mediante el uso de las tecnologías digitales y de redes. Dicho Sistema de Certificados de Origen Digitales (SCOD), consistiría básicamente, en una plataforma informática que daría soporte logístico a la validación de los COD desde las aduanas nacionales y, al mismo tiempo, permitiría la interacción con otras dependencias oficiales de los países participantes, dentro de la Iniciativa de COD y el Espacio de Libre Comercio acordado por el Consejo de Ministros de la ALADI.

Por otra parte, como fuera señalado, un escenario ideal para las acciones en materia de facilitación aduanera para los países miembros de la ALADI, implicaría convocar al Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros para optimizar la coordinación y cooperación entre las administraciones aduaneras de los países miembros, promover la armonización de los mecanismos, instrumentos y procedimientos aduaneros y apoyar las actividades del COMALEP.

QUINTA PARTE: EI ESCENARIO POSIBLE

Un escenario ideal como el identificado en el capítulo anterior, sería la implementación de un Modelo de Facilitación Aduanera Regional que contuviese todas las variables identificadas en el presente estudio, mediante la suscripción un Acuerdo de Alcance Regional que incluyera la implementación del Marco Normativo de la OMA para Asegurar y Facilitar el Comercio Global y la adhesión al Convenio de Kyoto Revisado, por parte de los países miembros de la ALADI, entre otras acciones.

Sin embargo, antes de la suscripción de un AAR de las mencionadas características, un escenario posible estaría dado por la suscripción de acuerdos de alcance parcial (AAP) entre los países miembros de la ALADI que estuviesen en condiciones de implementar el Marco y adherir al CKR. Para esto, a su vez, sería necesario que las disposiciones contenidas en dichos instrumentos fuesen compatibles con las disposiciones nacionales de cada país miembro.

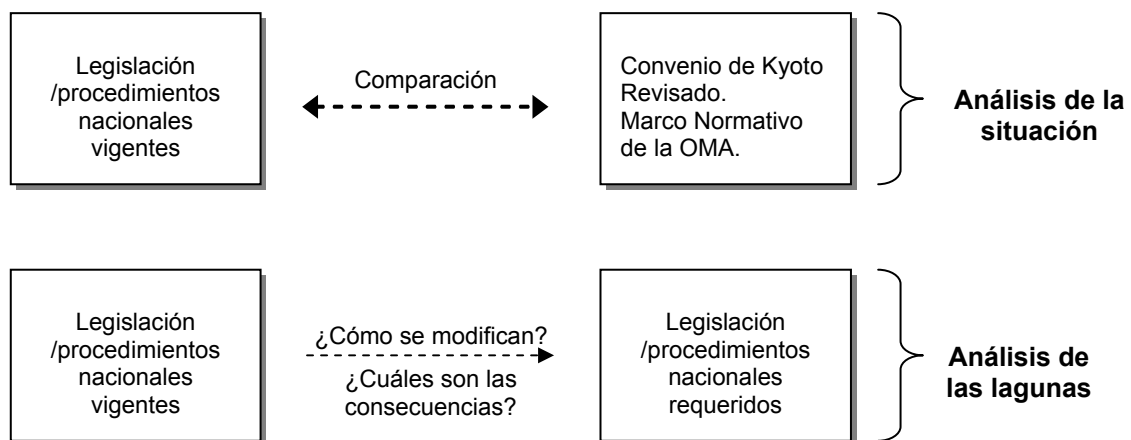
En este sentido, para lograr armonizar los procedimientos aduaneros como resultado de la adhesión de los países miembros de la ALADI al CKR y lograr aplicar en la región un modelo de facilitación aduanera que permita asegurar y facilitar el comercio, habría que seguir el plan de acción que se desarrolla a continuación.

PLAN DE ACCIÓN

En primer lugar, habría que comparar el entorno legislativo y administrativo de cada país miembro con lo que propone el CKR y con el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la OMA, a los efectos de que cada país pudiese adoptar en su respectivo marco normativo, los principios y disposiciones correspondientes contemplando a su vez los compromisos asumidos en otros esquemas subregionales de integración.

Este ejercicio permitiría evaluar las dificultades potenciales relacionadas con la aplicación de propuestas específicas y las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de las mismas. Esa comparación conlleva dos técnicas⁴⁶: “análisis de la situación” y “análisis de las lagunas” (véase gráfico).

Gráfico: Análisis de la situación y análisis de las lagunas



⁴⁶ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO. TN/TF/W/51. 2005. Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. *Guía de apoyo a las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio, elaborada por el Banco Mundial.*

- **Análisis de la situación**

La finalidad del análisis de la situación sería comparar el marco jurídico y los procesos administrativos vigentes de un determinado país miembro de la ALADI (ya los administre la administración aduanera u otro organismo gubernamental) con las disposiciones del Marco Normativo de la OMA y el CKR.

Ese proceso ayudaría a identificar los elementos con los que esté ya en conformidad un país miembro o con respecto a los cuales haya contraído un compromiso. El análisis podría poner también de relieve algunas esferas en las que se requirieran aclaraciones.

Al realizar dicho análisis sería importante que los países miembros tuviesen presente que no sería necesario que el marco jurídico y los procedimientos administrativos de índole comercial fuesen un reflejo exacto de los artículos o disposiciones, sino que deberían dar efecto a los principios y prescripciones pertinentes.

Sería necesario, además, actualizar la traducción no oficial en idioma español del CKR realizado en 1998 por la Secretaría General de la ALADI en el marco de un proyecto OEA/ALADI, a los efectos de facilitar a los países miembros de la ALADI el mencionado análisis.

- **Análisis de las lagunas**

Una vez ultimado el análisis de la situación, el siguiente paso sería determinar qué sería preciso hacer para subsanar las “lagunas” que pudiesen existir. Para facilitar dicho proceso, en la lista de cuestiones⁴⁷ que se incluye a continuación, se sugiere una serie de esferas para su examen. Por ejemplo, en situaciones en las que la actual legislación no permitiese adoptar una determinada disposición, subsanar la laguna implicaría probablemente la redacción de nueva legislación y el establecimiento de prácticas de regulación que reflejen las nuevas disposiciones legislativas.

Disposición objeto de examen:	
Elemento de la legislación o los procesos nacionales vigentes	Cuestiones que hay que considerar en relación con la aplicación
Beneficios	¿Cuáles son los beneficios específicos para el gobierno y la comunidad empresarial que podrían derivarse de la adopción de esta propuesta? ¿Justifican los costos?
Marco jurídico	¿Qué modificaciones de legislación se requieren, en su caso, para aplicar la propuesta? ¿Qué plazos se requerirán para realizar las modificaciones legislativas necesarias?
Actuales compromisos	¿Se está trabajando ya en la modificación de las leyes nacionales para que reflejen las actuales obligaciones internacionales?
Procedimientos Aduaneros	¿Qué modificaciones de los procedimientos aduaneros se requieren, en su caso, para aplicar la propuesta? ¿Qué plazos se requerirán para introducir las modificaciones necesarias? ¿En qué medida vienen a añadirse esas modificaciones a las ya identificadas en el contexto de los programas de reforma y modernización existentes?

⁴⁷ Fuente: Banco Mundial : 2005.

Coordinación del gobierno	<p>¿Qué modificaciones de las disposiciones sobre coordinación entre los ministerios y organismos gubernamentales se requieren, en su caso, para aplicar la propuesta?</p> <p>¿En qué medida vienen a añadirse esas modificaciones a las ya identificadas en el contexto de los programas de reforma y modernización existentes?</p>
Necesidad de recursos	<p>¿Qué necesidades financieras y de otros recursos es probable que se produzcan para aplicar la propuesta?</p> <p>¿En qué medida se añaden esas necesidades de recursos a las ya identificadas en el contexto de los programas de reforma y modernización existentes?</p>
Tecnología de la información y las comunicaciones	<p>¿Qué necesidades en materia de tecnología de la información y las comunicaciones se producirán, en su caso, para aplicar la propuesta?</p> <p>¿En qué medida se añaden esas necesidades a las ya identificadas en el contexto de los programas de reforma y modernización existentes?</p>
Necesidades en materia de formación, asistencia técnica y creación de capacidad	<p>¿Qué necesidades en materia de formación, asistencia técnica y creación de capacidad se producirán, en su caso, para aplicar la propuesta?</p> <p>¿Se circunscriben esas necesidades al sector público o se extienden a la comunidad empresarial?</p> <p>¿En qué medida vienen a añadirse esas necesidades a las ya identificadas en el contexto de los programas de reforma y modernización existentes?</p>
Marco temporal para la aplicación	<p>¿Cuál es el marco temporal global probable para la aplicación, habida cuenta de las diversas cuestiones que tal vez sea necesario abordar?</p>

Al realizar el análisis de las lagunas, sería especialmente importante que los distintos países determinasen cuáles podrían ser las necesidades financieras y de otros recursos para dar efecto a una propuesta específica y cuáles podrían ser los correspondientes beneficios para el gobierno y la comunidad empresarial, para que de esa forma se pudiese adoptar una decisión basada en los costos y beneficios en el contexto de las negociaciones. Entre las posibles cuestiones relativas a la aplicación podrían figurar la legislación, la gestión de la información, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los recursos humanos, las estructuras orgánicas e institucionales, los costos de las transacciones comerciales, la eficiencia del transporte, etc.

Este aspecto del análisis de las lagunas permitiría también, a los distintos países, identificar las necesidades en materia de formación, asistencia técnica y creación de capacidad que pudiesen tener.

- **Autoevaluación**

A su vez, sería importante que para adoptar las disposiciones contenidas en el Marco de la OMA y en el CKR, los países miembros realizaran también una autoevaluación de sus modelos aduaneros. Como fuera mencionado en el capítulo 6.2.1 del presente estudio, la OMA ha elaborado, para apoyar a las negociaciones de la OMC que tienen como objetivo aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, listas de autoevaluación que tienen por objeto proporcionar una simple instantánea de los sistemas aduaneros con relación a los tres artículos mencionados y a las que pueden recurrir las administraciones de aduanas para juzgar en qué medida esos sistemas se ajustan a los instrumentos y las mejores prácticas de la OMA pertinentes a las disposiciones de esos tres artículos.

El análisis de las listas cumplimentadas permitiría determinar las esferas problemáticas a las que hay que prestar atención. Las listas están basadas en el Marco de Diagnóstico de la creación de capacidad aduanera de la OMA. Es importante recordar que este Marco se ha concebido con el fin de proporcionar al

usuario posibles soluciones para encarar los problemas diagnosticados de forma completa y sostenible.

El uso de las listas de autoevaluación de la OMC podría inducir a los gobiernos a examinar la posibilidad de emprender una reforma y modernización más completas de las aduanas, sobre la base del Marco de Diagnóstico. A su vez, la OMA ha manifestado su disposición a dar apoyo a las administraciones de aduanas en toda actividad de diagnóstico adicional resultante del uso de las listas

En ese sentido, sería conveniente que los países miembros de la completasen las mencionadas listas de Autoevaluación de la OMA, que figuran como Anexo II del presente estudio.

- **Identificación de Necesidades y Prioridades en Materia de Facilitación Aduanera.**

Con el objeto de que los países miembros trataran de identificar sus necesidades y prioridades en materia de facilitación del aduanera, sería conveniente además, que los países miembros de la ALADI respondiesen al cuestionario elaborado por el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio, de la OMC, mencionado en el capítulo 6.2.2 y que se presenta como Anexo III del presente estudio.

- **Guía de Procedimientos Regionales y Foro Virtual**

Para que los países miembros de la ALADI fuesen racionalizando, simplificando y armonizando sus procedimientos, previo a la adhesión al CKR y a la implantación del Marco, sería también recomendable que elaborasen una guía de procedimientos regionales susceptibles de ser armonizados, utilizando como documento de trabajo, por ejemplo, el Inventario que figura como Anexo IV del presente estudio.

Sería recomendable a su vez, que como modalidad de trabajo para la elaboración de la mencionada guía, se implementara un foro virtual de la ALADI, en donde participaran expertos gubernamentales y del sector privado y técnicos de la Secretaría General.

- **Realización de los análisis**

La realización de los análisis sería coordinado por la Secretaría General de la ALADI y sería llevado a cabo en cada país miembro por el organismo competente en la materia a que se refiera una determinada cuestión. A su vez, podría ser canalizado a través del Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros de la ALADI, (cuyos Directores Nacionales de Aduanas también integran el COMALEP) y eventualmente se podría solicitar asistencia a la OMA en el marco del Acuerdo de Cooperación suscrito entre ambas instituciones.

La Secretaría General de la ALADI y el organismo competente se encargarían también de servir de enlace con las partes interesadas pertinentes de la comunidad empresarial. De ese modo, los que tuviesen mayor competencia técnica en las materias que se trataran, podrían analizar las cuestiones desde la perspectiva de sus esferas de competencia específicas y establecer comparaciones con las prácticas y los procedimientos vigentes. En este sentido, se tendría en cuenta la experiencia del sector privado, especialmente en el ámbito de la Asociación Latinoamericana de Logística, de la cual la Secretaría General de la ALADI es secretaria de coordinación.

- **Uso de las TIC**

Si bien un escenario ideal, en cuanto al uso de las TIC como variable del modelo de facilitación aduanera, estaría dado por la suscripción del “Acuerdo de Alcance Regional para la implementación y el reconocimiento de firmas electrónicas/digitales entre los países miembros de la ALADI” y la implementación definitiva del “Sistema de Certificados de Origen Digitales” (SCOD), un escenario posible para el período 2007-2010, estaría compuesto por la suscripción de un AAP entre los países que estuviesen en condiciones, desde todo punto de vista, para reconocer e implementar firmas digitales, al que irían adhiriendo los países que posteriormente progresivamente acceder a este estado de situación; y la implementación de un “Proyecto Piloto de Certificados de Origen Digitales”, paso previo a la digitalización definitiva del proceso de certificación de origen en el ámbito de la ALADI.

- **El Consejo de Asuntos Aduaneros de la ALADI y el COMALEP, consideraciones finales.**

A partir del año 2007, se convocarían las Reuniones del Consejo de Asuntos Aduaneros de la ALADI en cada reunión anual del COMALEP, con el objeto de coordinar esfuerzos para implementar el plan de acción propuesto en el presente escenario e identificar otras posibles acciones de corto, mediano y largo plazo que pudiesen incorporar al mismo y que resulten ser necesarias para poder alcanzar el modelo de facilitación aduanera descrito en el escenario ideal.

BIBLIOGRAFÍA

ALADI/SEC/dt 401. 1998. *Inventario de Procedimientos Aduaneros Susceptibles de ser Armonizados.*

ALADI/SEC/di 1420. 2000. *Análisis de los procedimientos aduaneros en relación al cumplimiento de las normas de origen y las nuevas formas de comercialización.*

ALADI/SEC/dt 431. 2001. *Actualización del Documento ALADI/Sec/dt 401 y de la Resolución 53 del Comité de Representantes sobre Procedimientos Aduaneros.*

ALADI/SEC/dt 437. 2001. *Estudio comparativo entre las disposiciones emanadas del Convenio de Kyoto revisado y las vigentes al momento en cada uno de los países miembros.*

ALADI/SEC/dt 446. 2002. *Documento comparativo de las disposiciones emanadas del Convenio de Kyoto Revisado, Anexo Específico E, Capítulo 1, Tránsito Aduanero y las vigentes, a la fecha, en cada uno de los países miembros de la ALADI.*

ALADI/SEC/dt 459/Rev.2. 2004. *Propuesta para la Digitalización de los Certificados de Origen en el Ámbito de la ALADI.*

ALADI/SEC/Estudio 177. 2006. *Relevamiento del estado de situación digital de los países miembros de la ALADI en los procesos vinculados al comercio Internacional.*

ALCA. FTA.A.TNC/cbf/w/03/Rev.7. 2001. *Guía de Hemisférica de Procedimientos Aduaneros.*

ALCA. FTA.A.TNC/w/133/Rev. 2002. *Borrador del acuerdo para el establecimiento del Área de Libre Comercio de las Américas.*

BALLASA, Bella. 1964. *Teoría de la Integración Económica.* México : UTHEA.

BARAHONA M, Juan Carlos. 2002. *La gestión aduanera de Costa Rica.*, San José, Costa Rica : Cotraloría General de la República. pp. 297-308.

BOLAÑOS ALVARADO, Gerardo. 1997. *La autodeterminación como proceso y sistema: experiencia de Costa Rica.* En: *Primer Taller de Seguimiento al Proceso de Modernización Aduanera en Centro América.* San José : CLACDS/INCAE.

CABELLO PÉREZ, Miguel. 2000. *Las Aduanas y el Comercio Internacional.* Madrid : ESIC.

DYE, Thomas R. 1972. *Understanding Public Policy.* Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice-Hall, Inc.

GODET, Michel. 1983. "Sept idées-clés". En : *Futuribles* (Novembre): 5-9.

———. 1983. "Méthode des scénarios". En : *Futuribles* (Novembre): 110-120.

———. 1983. "Prospective, prévision et planification. Pluralisme et complémentarités". En : *Futuribles* (Novembre): 129-133.

———. 1985. "Veille prospective et flexibilité stratégique". En : *Futuribles* (Septembre): 3-9.

———. 1990. *Problemas & Métodos de Prospectiva:* Caja de Herramientas. Paris: UNESCO (PROSPEKTIKER, Futuribles).

Inter American Development Bank (IADB). 2001. *Customs Best Practices in East Asia and Latin America*. Madrid : BID.

IZAM, Miguel. 2001. *Facilitación del Comercio: un concepto urgente para un tema recurrente*. Santiago de Chile : CEPAL.

LICHA, Isabel, 2000. *La construcción de escenarios: herramienta de la gerencia social, Artículos de Gerencia Social*.

MÉNDEZ, José Luis. 1993. *La política pública como variable dependiente: hacia un análisis más integral de las políticas públicas*. En: *Foro internacional*. 33 (1) : pp. 116-131.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS. 2005 *Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global*. Bélgica : OMA. Disponible en Internet: http://www.wcoomd.org/ie/En/Press/Cadre%20de%20normes%20SP_Version%20Juin%202005.pdf

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO. TN/TF/W/16. 2005. Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. *Listas de Autoevaluación de la OMA Relativas a los Artículos V, VIII Y X*.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO. TN/TF/W/51. 2005. Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. *Guía de apoyo a las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio, elaborada por el Banco Mundial*.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO. TN/TF/W/59. 2005. Grupo de Negociación sobre Facilitación de Comercio de la OMC. *Identificación de necesidades y prioridades en materia de facilitación aduanera. Cuestionario e inventario de autoevaluación*.

Programa de Trabajo de Doha, Decisión aprobada por el Consejo General. 1° de Agosto de 2004, WT/L/579.

SACH, Jeffrey; LARRAIN, Felipe. 1993. *Macroeconomía en la Economía Global*. México : Prentice Hall Inc.

UNCTAD. 2004. *United Nations Facilitation Conventions. TIR Convention. Border Crossing Facilitation Section Transport Division. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)*. Ginebra : UNCTAD.

UNCTAD. TD/B/COM.3/EM.24/3. 2005. *Informe de la Reunión de Expertos sobre la Facilitación del Comercio como motor del desarrollo*. Ginebra : UNCTAD.

VEDUNG, Evert. 1997. *Public Policy and Program Evaluation*. New Brunswick : Transaction Publishers.

ANEXO I

MARCO NORMATIVO PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL COMERCIO GLOBAL, DE LA OMA⁴⁸.

Disposiciones relativas a la red de Aduanas. Especificaciones técnicas del Pilar 1⁴⁹

Norma 1- Gestión integrada de la cadena logística

Las Administraciones de Aduanas deberán seguir los procedimientos integrados de control aduanero que han sido esbozados en las Directrices de la OMA relativas a la gestión integrada de la cadena logística.

1.1. Alcance

Para la aplicación de los procedimientos integrados de control aduanero es indispensable contar con las competencias legales pertinentes que permitan a las Administraciones de Aduanas solicitar al exportador (véase 1.3.1) y al transportista (véase 1.3.2) el envío de información electrónica previa a efectos de la evaluación de riesgos para la seguridad. Además, los procedimientos integrados de control aduanero implican la colaboración transfronteriza entre las Administraciones de Aduanas en materia de análisis de riesgos y de control aduanero a fin de fortalecer la seguridad general y de agilizar el proceso del levante de las mercancías, que requiere una base legal. Los dos requisitos se apoyan en herramientas elaboradas por la OMA, a saber: Directrices para la elaboración de una legislación nacional para recabar y transmitir información aduanera, el Modelo de acuerdo bilateral y el Convenio internacional de asistencia administrativa mutua en cuestiones aduaneras (Convenio de Johannesburgo). Como parte de esta colaboración, las Administraciones de Aduanas deberán concluir acuerdos sobre el reconocimiento mutuo de los resultados de los controles/inspecciones y sobre los programas relativos a los operadores económicos autorizados.

1.2. Medidas de control generales

1.2.1. Control aduanero

El Convenio de Kyoto Revisado (CKR) estipula en el Anexo General (Norma 6.1) que todas las mercancías, incluidos los medios de transporte, que entran o salen del territorio aduanero, estarán sujetas a control aduanero. A efectos de la Norma 1, la integridad del envío debe garantizarse desde el momento en que las mercancías se cargan en el contenedor o, cuando no se utilizan contenedores, en los medios de transporte hasta el momento en que dejan de estar sujetos al control aduanero en su lugar de destino.

⁴⁸ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS. 2005 *Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global*. Bélgica : OMA. Disponible en Internet:

http://www.wcoomd.org/ie/En/Press/Cadre%20de%20normes%20SP_Version%20Juin%202005.pdf

⁴⁹ Las especificaciones técnicas se toman directamente de las Directrices de la OMA relativas a la gestión integrada de la cadena logística con algunas adiciones y modificaciones de redacción.

1.2.2. Evaluación de riesgos

En la cadena de control aduanero integrado, tanto el control aduanero como el análisis de riesgos para fines relacionados con la seguridad constituyen procesos continuos y compartidos que se inician en el momento en que el exportador prepara las mercancías para su exportación y que, mediante la continua verificación de la integridad del envío, evitan la duplicación innecesaria de los controles. Para que este reconocimiento mutuo de los controles sea posible, las Aduanas deberán concluir acuerdos sobre las normas para el control sistemático y el análisis de riesgos, el intercambio de información y de perfiles de riesgo, así como sobre el intercambio de información aduanera, teniendo en cuenta el trabajo realizado en el contexto de la Estrategia de la OMA sobre información global e inteligencia. Tales acuerdos deberán prever la posibilidad de establecer procedimientos de auditoría conjunta o de control de calidad para supervisar el cumplimiento de las normas.

1.2.3. Controles en el lugar de partida

La oficina de Aduanas del lugar de partida debe tomar todas las medidas necesarias para hacer posible la identificación del envío y la detección de cualquier interferencia no autorizada a lo largo de la cadena logística. En el caso de los envíos marítimos en contenedores, cualquier examen, análisis de riesgos o acción deberán efectuarse antes de cargar el contenedor en el barco. El código ISPS (b1630-37) indica en términos generales las medidas que deberán tomarse en la instalación portuaria. Por otra parte, las Administraciones de Aduanas de toda la cadena logística deberán acordar el uso de un sistema electrónico de mensajería para el intercambio de información aduanera, resultados de los controles y notificaciones de llegada, particularmente de envíos de alto riesgo. Si fuera necesario, las Administraciones de Aduanas modificarán sus competencias legales para actuar de modo que puedan examinar de forma exhaustiva las cargas de alto riesgo.

1.2.4. Precintado

Por motivos relacionados con la seguridad de la cadena logística y con la cadena de control aduanero integrado y, en particular, para garantizar una circulación totalmente segura desde que se cargan los contenedores hasta que dejan de estar sujetos al control aduanero en su lugar de destino, las Aduanas deberán aplicar un programa de inviolabilidad de los precintos, de conformidad con lo especificado en las Directrices revisadas del capítulo 6 del Anexo General del Convenio de Kyoto Revisado (véase el apéndice al anexo 1). Tales programas de inviolabilidad de los precintos, que se basan en la utilización de precintos de alta seguridad (cuyos estándares describe la norma ISO/PAS 17712) en el lugar donde se realiza la carga, incluyen procedimientos para registrar la colocación, el cambio y la verificación de la integridad de los precintos en puntos clave, como el cambio modal. Asimismo, las Aduanas deberán facilitar la utilización voluntaria de tecnologías que contribuyan a garantizar la integridad de los contenedores en toda la cadena logística.

1.2.5. Número de referencia único para las expediciones

Las Administraciones de Aduanas deberán aplicar la Recomendación de la OMA relativa al número de referencia único para las expediciones y sus Directrices adjuntas.

1.3. Presentación de la información

1.3.1. Declaración de exportación de las mercancías

El exportador o su agente deben presentar a las Aduanas del lugar de exportación una declaración electrónica previa de exportación de las mercancías antes de efectuar su

carga en los medios de transporte o en los contenedores que se utilizarán para su exportación. A efectos de la seguridad bastará que las Aduanas exijan que la declaración previa de exportación de las mercancías contenga la información que se indica más adelante. Los exportadores tienen que confirmar por escrito al transportista, de preferencia por medios electrónicos, que han presentado a las Aduanas la declaración previa de exportación de las mercancías. Si se ha presentado una declaración de exportación de las mercancías incompleta o simplificada es probable que más adelante ésta deba completarse con una declaración suplementaria que servirá a otras finalidades tales como la elaboración de estadísticas comerciales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional.

N.º	N.º ID OMA	Nombre	Descripción
1	042	Exportador, codificado	Identificar el nombre y la dirección de la parte que hace, o en cuyo nombre se hace la declaración de exportación y que es el propietario de las mercancías o tiene un derecho similar para disponer de ellas en el momento en que se acepta la declaración.
	041	Exportador, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte que hace, o en cuyo nombre se hace la declaración de exportación y que es el propietario de las mercancías o tiene un derecho similar para disponer de ellas en el momento en que se acepta la declaración.
2	072	Expedidor, codificado, si es distinto del exportador	Identificar la parte que expide las mercancías según lo estipulado en el contrato de transporte por la parte que encarga su transporte.
	071	Expedidor, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte que expide las mercancías según lo estipulado en el contrato de transporte por la parte que encarga su transporte.
3	050	Identificación del transportista	Identificar la parte que realiza el transporte de las mercancías entre puntos determinados.
	049	Nombre del transportista, si no existe un número de identificación	Nombre [y dirección] de la parte que realiza el transporte de las mercancías entre puntos determinados.
4	040	Importador, codificado	Identificador de la parte que hace, o en cuyo nombre un agente de aduanas u otra persona autorizada hace una declaración de importación. Éste puede incluir la persona que está en posesión de las mercancías o a quien se le envían.
	039	Importador, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte que hace, o en cuyo nombre un agente de aduanas u otra persona autorizada hace una declaración de importación. Éste puede incluir la persona que está en posesión de las mercancías o a quien se le envían.

N.*	N.*ID OMA	Nombre	Descripción
5	052	Destinatario, codificado, si es distinto del importador	Identificador de la parte a la que se le envían las mercancías.
	051	Destinatario, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte a la que se le envían las mercancías.
6	058	Parte notificada, codificada	Identificación de la parte a la que debe notificarse.
	057	Parte notificada, si no está codificada	Nombre [y dirección] de la parte a la que debe notificarse.
7	034	Dirección de entrega, si es distinta de la dirección del importador o del destinatario	La dirección en la que deben entregarse las mercancías. Dirección, región y/o país según lo dispuesto por la legislación nacional o con arreglo a los requisitos nacionales.
8	064	País (o países) de la ruta, codificado, en la medida en que se conozcan	Identificación de los países por los que pasan las mercancías o los pasajeros entre el país de salida y el país de destino final.
9	061	Agente, codificado, si procede	Identificación de la parte autorizada para actuar en nombre de otra parte.
	060	Agente, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte autorizada para actuar en nombre de otra parte.
10	145	Código del arancel (Aduanas)	Código para especificar el tipo de mercancías para fines aduaneros o relacionados con el transporte, las estadísticas u otros fines reglamentarios (término genérico).
	137	Descripción de las mercancías, si no está codificada	Descripción en lenguaje corriente de la naturaleza de un artículo de las mercancías que baste para su identificación para fines aduaneros o relacionados con el transporte o las estadísticas.
11	143	Número UNDG (Código para mercancías peligrosas), si procede	Número UNDG (Código de Naciones Unidas para mercancías peligrosas) es el número único asignado por Naciones Unidas a las sustancias o artículos que figuran en una lista de las mercancías peligrosas que se transportan con más frecuencia.
12	141	Identificación del tipo de envase	Código que especifica el tipo de envase de un artículo.
	144	Número de paquetes	Número de artículos individuales envasados de forma que no puedan dividirse sin deshacer antes el paquete.
13	131	Peso bruto total (incl. calificador de unidad de medida)	Peso (masa) de las mercancías con el envase pero sin el equipo del transportista necesario para la declaración.
	136		
14	159	Número de identificación del equipo, si se transporta en contenedores y si está disponible	Marcas (letras y/o números) que identifiquen el equipo, por ejemplo el contenedor o la unidad de carga.
	152	Identificación del tamaño y de la clase de equipo	Código que especifica las características, esto es, el tamaño y la clase de una pieza del equipo de transporte.
15	165	Número del precinto, cuando proceda y esté disponible	Número de identificación del precinto que se coloca en una pieza del equipo de transporte.
16	109 135	Monto total de la factura (incl. moneda, codificada)	Monto total de todas las facturas declaradas en una misma declaración.
17	016	Número de referencia único para la expedición	Número único asignado al envío de las mercancías, tanto para la importación como para la exportación.

1.3.2. Declaración de la carga

El transportista o su agente deben presentar a las Aduanas una declaración electrónica previa de la carga para la exportación y/o la importación. Para los envíos marítimos en contenedores, la declaración electrónica previa de la carga debe

remitirse antes de cargar en el barco las mercancías/contenedores. En cuanto a los demás sistemas y envíos, para la exportación y/o la importación, la declaración deberá remitirse a la oficina de Aduanas antes de la llegada de los medios de transporte. A efectos de la seguridad bastará que las Aduanas exijan la información que se indica más adelante. Puede ocurrir que la declaración anticipada de la carga deba completarse con una declaración suplementaria de conformidad con lo dispuesto por la legislación nacional.

N.*	N.*ID OMA	Nombre	Descripción
1	070	Lugar donde se efectúa la carga, codificado	Identificar el puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de ferrocarril u otro lugar en donde se efectúe la operación de carga de las mercancías en los medios de transporte.
	069	Lugar donde se efectúa la carga, si no está codificado	Nombre del puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de ferrocarril u otro lugar en donde se efectúe la operación de carga de las mercancías en los medios de transporte.
2	050	Identificación del transportista	Identificar la parte que realiza el transporte de las mercancías entre puntos determinados.
	049	Nombre del transportista, si no existe un número de identificación	Nombre [y dirección] de la parte que realiza el transporte de las mercancías entre puntos determinados.
3	159	Número de identificación del equipo, si se transporta en contenedores	Marcas (letras y/o números) que identifiquen el equipo, por ejemplo el contenedor o la unidad de carga.
	152	Identificación del tamaño y de la clase de equipo, si se transporta en contenedores	Código que especifica las características, esto es, el tamaño y la clase de una pieza del equipo de transporte.
4	165	Número del precinto, si procede	Número de identificación del precinto que se coloca en una pieza del equipo de transporte.

N.º	N.º ID OMA	Nombre	Descripción
5	160	Identificación de los medios de transporte que cruzan la frontera del territorio aduanero	Nombre para identificar los medios de transporte utilizados para cruzar la frontera.
	175	Nacionalidad de los medios de transporte que cruzan la frontera del territorio aduanero, codificado	Nacionalidad de los medios de transporte activos utilizados para cruzar la frontera, codificado.
6	149	Número de referencia del transporte	Identificar un trayecto de los medios de transporte, por ejemplo, número del viaje por mar o por tierra, número de vuelo.
7	098	Forma de pago de los gastos de transporte, codificado	Código que especifique la forma de pago de los gastos de transporte.
8	047	Oficina de Aduanas de salida, codificado	Identificar la oficina de Aduanas de la que salen o van a salir las mercancías del territorio aduanero de expedición.
9	085	Primer puerto de llegada, codificado	Identificar el primer lugar de llegada. Sería un puerto para el transporte marítimo, un aeropuerto para el aéreo y un puesto fronterizo para el terrestre.
10	064	País (o países) de la ruta, codificado, en la medida en que se conozcan	Identificación de los países por los que pasan las mercancías o los pasajeros entre el país de salida y el país de destino final.
11	172	Fecha y hora de llegada al primer puerto en el territorio aduanero, codificado	Fecha y hora/fecha y hora previstas de llegada de los medios de transporte al primer aeropuerto (transporte aéreo), puesto fronterizo (terrestre) y puerto (marítimo), codificado.
12	138	Breve descripción de la carga	Descripción en lenguaje corriente de la carga y de los medios de transporte, sólo en términos generales.
13	016	Número de referencia único para la expedición	Número único asignado al envío de las mercancías, tanto para la importación como para la exportación.

1.3.3. Declaración de importación de las mercancías

El importador o su agente deben presentar a las Aduanas del lugar de importación una declaración electrónica previa de importación de las mercancías antes de la llegada de los medios de transporte a la primera oficina de Aduanas. A efectos de la seguridad bastará que las Aduanas exijan que esta declaración contenga la información indicada en el punto 1.3.1. Si se ha presentado una declaración de importación de las mercancías incompleta o simplificada es probable que más adelante ésta deba completarse con una declaración suplementaria que servirá a otras finalidades tales como el cálculo del monto de los derechos de aduana o la elaboración de estadísticas comerciales, de conformidad con lo dispuesto por la legislación nacional. La cadena logística autorizada (véase punto 1.4.2) ofrece la posibilidad de que, a efectos de importación y de exportación, se integren los flujos de información de exportación e importación en una única declaración a la que tendrán acceso compartido las Administraciones de Aduanas de que se trate.

1.3.4. Intercambio de información sobre envíos de alto riesgo

Como parte del sistema de control aduanero integrado, las Administraciones de Aduanas a lo largo de la cadena logística deben prever el intercambio electrónico de información entre Aduanas, especialmente en relación con envíos de alto riesgo, a fin de fomentar el análisis de riesgos y facilitar el levante. Este sistema de mensajes

electrónicos podría utilizarse para el intercambio de notificaciones sobre la operación de exportación, incluidos los resultados de los controles y las notificaciones de llegada correspondientes. La legislación nacional deberá contener disposiciones que permitan a las Aduanas transmitir a otras Administraciones de Aduanas información recopilada para sus propios fines. En caso contrario deberán elaborarse tales disposiciones y dárseles validez legal. Las Directrices para la elaboración de una legislación nacional para recabar y transmitir información aduanera podrían utilizarse como base para la elaboración de estas disposiciones. Además, las herramientas existentes de la OMA tales como el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de acuerdo bilateral podrían servir como base para el intercambio de información sobre envíos de alto riesgo.

1.3.5. Notificación de “imposibilidad de carga” o de “imposibilidad de descarga”

Las Aduanas deberán establecer un sistema por el que solamente se emitirán notificaciones para los envíos que no puedan cargarse o descargarse. Estas notificaciones deberán emitirse en un plazo determinado tras la presentación de la información necesaria para el análisis de riesgos.

1.3.6. Plazo

El momento exacto en que deben depositarse las declaraciones de mercancías y de carga en la Administración de Aduanas de exportación o importación deberá fijarse en la legislación nacional después de un análisis cuidadoso de la situación geográfica y de los procesos comerciales aplicables a los distintos medios de transporte y tras efectuar consultas con los medios comerciales y las demás Administraciones de Aduanas interesadas. Las Aduanas se asegurarán de que, independientemente de los medios de transporte, los operadores económicos autorizados tengan igual acceso a los procedimientos simplificados. Con todo, a fin de garantizar un nivel mínimo de coherencia y salvo en situaciones específicas, las Aduanas no deberán exigir la presentación de las declaraciones previas en plazos superiores a los que se indican a continuación:

Transporte marítimo

- Carga en contenedores: 24 horas antes de la realizar la carga en el puerto de salida.
- Carga a granel/carga fraccionada: 24 horas antes de la llegada al primer puerto en el país de destino.

Transporte aéreo

- Vuelos de corto recorrido: cuando despegue el avión.
- Vuelos de largo recorrido: 4 horas antes de la llegada al primer aeropuerto en el país de destino.

Transporte por ferrocarril

- 2 horas antes de la llegada al primer puesto fronterizo en el país de destino.

Transporte terrestre

- 1 hora antes del arribo al primer puesto fronterizo en el país de destino.

1.3.7. Modelo de Datos Aduaneros de la OMA

Las Administraciones de Aduanas deberán asegurarse de que sus respectivos sistemas de TIC sean interoperables y estén basados en normas abiertas. Para ello deberán utilizar el Modelo de Datos Aduaneros de la OMA, que define un conjunto máximo de datos necesarios para el cumplimiento de las formalidades de exportación y de importación. Asimismo, este Modelo de Datos establece los formatos de los mensajes electrónicos para las correspondientes declaraciones de carga y de mercancías. El Modelo de Datos Aduaneros de la OMA comprende todos los datos

indicados en los párrafos 1.3.1, 1.3.2 y 1.3.3 supra que podrían exigirse como información previa para fines relacionados con la seguridad.

1.3.8. Ventanilla única

Los gobiernos deberán establecer acuerdos de cooperación entre las Aduanas y otros organismos gubernamentales relacionados con el comercio internacional a fin de facilitar la transferencia ininterrumpida de información relativa al comercio internacional (concepto de ventanilla única) y de intercambiar información sobre riesgos a escala nacional e internacional. De este modo los agentes comerciales podrán enviar por medios electrónicos a una única instancia oficial determinada, de preferencia a las Aduanas, la información que les ha sido solicitada. Así pues, las Aduanas buscarán una mayor integración en los procesos comerciales y en los flujos de información de la cadena logística, por ejemplo mediante la utilización de documentos comerciales tales como la factura y la orden de compra, así como de las declaraciones de importación y de exportación.

1.4. Cadena logística autorizada

1.4.1. Operadores económicos autorizados

Los operadores económicos autorizados que cumplan los criterios especificados por las Aduanas (véase Pilar Aduana-Empresa) tendrán derecho a beneficiarse de procedimientos de levante simplificados y rápidos suministrando un mínimo de información. Entre estos criterios se cuentan tener un historial favorable de cumplimiento de las normativas aduaneras, un compromiso demostrado con la seguridad de la cadena logística por su participación en el programa de asociación Aduanas – Empresas y un sistema satisfactorio para la gestión de sus registros comerciales. Las Administraciones de Aduanas deberán llegar a un acuerdo sobre el reconocimiento del estatuto de operador económico autorizado.

1.4.2. Cadena logística autorizada

El concepto de cadena logística autorizada se refiere a la aprobación que otorgan las Aduanas a todos los participantes en una transacción comercial internacional en razón de su cumplimiento de las normas establecidas para el manejo seguro de las mercancías y de la información pertinente. Los envíos que circulen en una cadena logística autorizada desde su punto de origen hasta su lugar de destino se beneficiarán de un procedimiento transfronterizo integrado y simplificado en el que, para fines de importación y de exportación, se exigirá una única declaración simplificada con un mínimo de información.

Norma 2 - Autorización para inspeccionar la carga.

Las Administraciones de Aduanas deberán estar autorizadas para inspeccionar la carga que entra y sale, que está en tránsito (incluida la que permanece a bordo) o que esté en proceso de ser reexpedida desde un país.

Norma 3 - Tecnología moderna en los equipos de inspección.

Deberá contarse con equipos de inspección no invasivos y con detectores de radiación que se utilizarán para realizar inspecciones cuando sea necesario y de conformidad con los resultados del análisis de riesgos. Estos equipos son indispensables para la inspección rápida de carga o de contenedores de alto riesgo sin interrumpir el flujo del comercio legítimo.

Tecnología moderna

Para ayudar a sus Miembros, la OMA mantiene una base de datos sobre tecnología avanzada y ha elaborado un Compendio de Aduanas con directrices detalladas sobre la adquisición y funcionamiento del equipo para revisar los contenedores.

Norma 4 - Sistemas de análisis de riesgos.

Las Administraciones de Aduanas deberán aplicar un sistema informatizado de análisis de riesgos con el fin de identificar los contenedores que podrían resultar de alto riesgo. Este sistema podría incluir un mecanismo para validar los análisis de riesgos, para adoptar decisiones y para identificar las mejores prácticas.

4.1. Sistemas informatizados de selección

Las Administraciones de Aduanas deberán desarrollar sistemas informatizados basados en las buenas prácticas internacionales que utilicen el análisis de riesgos para identificar los envíos de carga y contenedores que planteen un riesgo potencial para la seguridad mediante el uso de información previa e inteligencia estratégica. Para los envíos marítimos de carga transportados en contenedores, dicha capacidad deberá aplicarse uniformemente antes de cargar el buque.

4.2. Análisis de riesgos

El análisis de riesgos es "la aplicación sistemática de procedimientos y prácticas de gestión que proporcionen a las Aduanas la información necesaria para afrontar los movimientos o envíos que presenten riesgo".

4.3. Estrategia global de información e inteligencia de la OMA

Un componente importante de un régimen eficaz de análisis de riesgos es la recopilación de información, su tratamiento y difusión en apoyo de los controles y operaciones aduaneros. Esta función de inteligencia, unida a las Evaluaciones Normalizadas de Riesgo (ENR), que ofrecen indicadores de riesgo a las Aduanas para la selección y evaluación de mercancías y transportes, está integrada en la estrategia global de información e inteligencia de la OMA.

4.4. Referencias

La Guía de Análisis de Riesgos de la OMA, la Estrategia Global de Información e Inteligencia de la OMA, el Análisis Normalizado de Riesgos (ANR) de la OMA y los Indicadores Generales de Alto Riesgo son referencias útiles para el análisis de riesgos y la evaluación.

Norma 5 - Cargas o contenedores de alto riesgo.

Las cargas y contenedores de alto riesgo son los envíos de los que no se posee información adecuada para poder considerarlos de bajo riesgo, que los servicios de inteligencia estiman de alto riesgo o que, en virtud de la aplicación de una metodología de análisis de riesgos basada en información relacionada con la seguridad, se califican como de alto riesgo.

Selectividad, perfil y selección del objetivo

Las Aduanas deberán utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial, incluyendo, entre otros medios, información electrónica previa sobre envíos de carga hacia y desde un país antes de su salida o llegada;

inteligencia estratégica; datos comerciales informatizados; evaluación de anomalías; y la seguridad relativa de la cadena logística de un comerciante. Por ejemplo, la certificación del Pilar Aduanas-Empresas y la validación de seguridad del punto de origen reduce el riesgo, y por lo tanto, el alcance de la selección del objetivo.

Norma 6 – Información electrónica previa.

Las Administraciones de Aduanas deberán solicitar información electrónica previa sobre los envíos de carga y de contenedores con la suficiente antelación para efectuar análisis de riesgos adecuados.

6.1. Necesidad de informatización

La transmisión electrónica previa de la información a las Aduanas requiere el uso de sistemas aduaneros informatizados, incluido el intercambio electrónico de información a efectos de exportación y de importación.

6.2. Directrices TIC del Convenio de Kyoto

Las normas 7.1, 6.9, 3.21 y 3.18 del anexo general del CKR requieren que las Aduanas apliquen las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) a las operaciones de aduanas, incluido el uso de tecnologías de comercio electrónico. Con este fin, la OMA ha preparado directrices detalladas para lograr la informatización de las Aduanas. Deberá hacerse referencia a estas directrices de Kyoto relativas a las TIC para el desarrollo de nuevos sistemas TIC de Aduanas, o la mejora de los actuales. Además, se recomienda que las Administraciones de Aduanas hagan referencia al Compendio de Aduanas sobre informatización aduanera de la OMA.

6.3. Uso de los sistemas de los operadores económicos

Las directrices de las TIC también recomiendan la posibilidad de utilizar los sistemas comerciales de los operadores económicos y de examinarlos para determinar su adecuación con las disposiciones de Aduanas. En especial en el contexto de la cadena logística autorizada, la posibilidad de que las Aduanas tengan acceso directo a los sistemas comerciales de las partes implicadas, una vez resueltas cualesquiera cuestiones sobre confidencialidad o de carácter legal, proporcionaría mejor acceso a la información real y ofrecería la posibilidad de utilizar procedimientos simplificados de largo alcance. Otro ejemplo son los sistemas comunitarios de carga (SCC) en virtud de los cuales en los puertos o aeropuertos todas las partes implicadas en la cadena de transporte han establecido un sistema electrónico mediante el cual intercambian todos los datos pertinentes relacionados con la carga y el transporte. Siempre que estos sistemas contengan los detalles aduaneros necesarios, las Aduanas deberán considerar la participación en tales sistemas y la extracción de los datos requeridos para sus fines.

6.4. Normas sobre intercambio electrónico de datos

Las directrices TIC del Convenio de Kyoto recomiendan que las Aduanas ofrezcan más de una solución para el intercambio electrónico de información. Mientras que el EDI (Intercambio Electrónico de Datos) que utiliza la norma internacional ONU/EDIFACT sigue siendo una de las opciones preferidas de intercambio, las Aduanas deberán también considerar otras opciones, como XML. Dependiendo de los riesgos implicados, incluso el uso del correo electrónico y del telefax podrían proporcionar una solución adecuada.

6.5. Modelo de datos de la OMA

Los operadores económicos que deben presentar declaraciones de carga y de mercancías a las Aduanas basadas en el conjunto de datos del Modelo de Datos Aduaneros de la OMA deberán utilizar las especificaciones de mensajes electrónicos de dicho Modelo.

6.6. Seguridad de las TIC

El uso de las TIC en general y del intercambio electrónico de información en redes abiertas en particular requiere una estrategia detallada de seguridad de las TIC. Por consiguiente, hay que considerar la seguridad de las TIC como parte integrante de cualquier estrategia de seguridad de la cadena logística aduanera. Para lograr una estrategia adecuada y eficiente de seguridad de las TIC, las Aduanas tienen que llevar a cabo el análisis de riesgos. Las directrices TIC de Kyoto resumen el modo en que una estrategia completa de seguridad de las TIC puede asegurar la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información y de los sistemas de las TIC y de la información que manejan, incluyendo, por ejemplo, evitar el rechazo en el lugar de origen o de recepción. Hay muchas maneras de lograr la seguridad de las TIC, a cuyo efecto se hace referencia en las directrices sobre las TIC de Kyoto.

6.7. Firmas digitales

Un elemento esencial de seguridad de las TIC para lograr una estrategia de seguridad en la cadena logística es el relativo a las firmas digitales. Las firmas digitales, o modalidades de la infraestructura de claves públicas (ICP), pueden desempeñar un papel importante en las operaciones de intercambio electrónico de información. La cadena de control integrada de Aduanas incluye la posibilidad de que los comerciantes puedan presentar por adelantado sus declaraciones tanto a la Administración de Aduanas del país de exportación como a la Administración de Aduanas del país de importación. Sería también beneficioso que los operadores económicos se beneficiaran del reconocimiento mutuo de los certificados digitales. Esto permitiría al operador económico la firma de todos los mensajes electrónicos a las Administraciones de Aduanas que aceptaran reconocer tal certificado. Este reconocimiento transfronterizo de certificados digitales puede ayudar a aumentar la seguridad y, al mismo tiempo, proporciona amplia facilitación y simplificación al comerciante. Con este fin, se anima a las Administraciones de Aduanas a aplicar la recomendación de la OMA referente a la transmisión y autenticación electrónica de información aduanera u otra información reglamentaria pertinente.

6.8. Capacitación

Las Administraciones de Aduanas que soliciten ayuda para el desarrollo o la adquisición de los sistemas informatizados indispensables deberán tener la voluntad política de aplicar el Marco Normativo

6.9. Confidencialidad y protección de los datos

El intercambio de datos entre las Administraciones de Aduanas o con el sector privado a instancia de las Aduanas deberá iniciarse sólo después de la consulta entre las entidades de la administración pública interesadas por la confidencialidad y la protección de los datos necesarias. La legislación sobre confidencialidad y protección de los datos se adopta para proteger el derecho del individuo a la intimidad, la confidencialidad en el comercio y permitir a los individuos que tengan acceso a sus datos personales para verificar su exactitud. A este respecto, la legislación nacional debe contener disposiciones especificando que cualquier dato recogido o transmitido por las Aduanas debe tratarse de forma confidencial y segura y estar suficientemente

protegido, respetando ciertos derechos de las personas físicas o jurídicas a quienes pertenezca la información. Del mismo modo, la protección de los datos y la confidencialidad se contemplan en herramientas actuales de la OMA, como el Convenio de Johannesburgo y el Acuerdo Bilateral Modelo.

Norma 7 - Selección y comunicación

Las Administraciones de Aduanas deberán prever la selección y evaluación conjunta, la utilización de conjuntos de criterios de selección normalizados, así como de mecanismos compatibles de comunicación o de intercambio de información; estos elementos servirán para el futuro desarrollo de un sistema de reconocimiento mutuo de los controles.

7.1. Estrategia global sobre Información e Inteligencia de la OMA

El capítulo IV de la Estrategia Global sobre Información e Inteligencia de la OMA tiene disposiciones relativas a los Análisis de Riesgos Normalizados (ARN). Los ARNs son una parte importante del trabajo de inteligencia y proporcionan elementos indicadores del riesgo a los agentes aduaneros con el fin de seleccionar y analizar mercancías y transportes.

7.2. Documento de Análisis de Riesgos Normalizado (ARN) de la OMA

El documento de análisis de riesgos normalizado incluye cinco grupos de indicadores de riesgo a considerar por las Administraciones de Aduanas. Estos grupos específicos: modo de transporte; recaudación de ingresos; drogas y derivados; seguridad; y otras prohibiciones y restricciones, permiten el establecimiento de criterios de selección normalizados. Los grupos están subdivididos en varios capítulos de indicadores de riesgo periódicamente actualizados.

7.3. Documento Indicador de Alto Riesgo General de la OMA

El documento indicador de alto riesgo general de la OMA contiene los indicadores que determinan grupos normalizados de criterios de selección para que las Administraciones de Aduanas detecten infracciones de Aduanas de manera general. Los encabezamientos del documento son: detalles de las declaraciones de transportistas; identificación de país de alto riesgo; factores de las mercancías y del transporte que pueden indicar condiciones de alto riesgo; mercancías conocidas de alto riesgo utilizadas para la ocultación; lista de mercancías peligrosas que pueden utilizarse potencialmente en un ataque terrorista; y factores indicativos de alto riesgo, por ejemplo el contenedor, el importador/exportador y el expedidor. Estos grupos de indicadores también se actualizan periódicamente.

7.4. Manual de la OMA para Funcionarios de Aduanas sobre Indicadores de Riesgo - Factores de Infracción contra la Propiedad Intelectual.

El manual contiene una lista de factores de alto riesgo en cuanto a piratería y falsificación. Estos 17 indicadores de riesgo pretenden constituir un grupo normalizado de criterios de selección y ser utilizados por los funcionarios de Aduanas de primera línea para ayudarles a determinar qué envíos presentan alto riesgo de posible infracción contra la propiedad intelectual.

7.5. Consideraciones legales

La fijación de objetivos y la investigación conjunta son actividades que pueden ser realizadas por las Administraciones de Aduanas para aumentar su eficacia a efectos de garantizar la seguridad de los envíos y de luchar contra la delincuencia organizada

transfronteriza. Las reglas y condiciones de tales esfuerzos conjuntos se establecen normalmente entre las Administraciones de Aduanas. Las herramientas de la OMA como el Convenio de Johannesburgo y el Acuerdo Bilateral Modelo contienen las disposiciones que respaldan tal cooperación internacional o bilateral.

Norma 8 - Evaluación de rendimiento

Las Administraciones de Aduanas deberán realizar informes estadísticos con criterios de evaluación del rendimiento tales como, por ejemplo, número de envíos revisados, subconjunto de envíos de alto riesgo, exámenes realizados de envíos de alto riesgo, exámenes de envíos de alto riesgo realizados con ayuda de tecnologías no intrusivas, exámenes de envíos de alto riesgo realizados con ayuda de tecnologías no intrusivas y por medios físicos, exámenes de envíos de alto riesgo realizados únicamente por medios físicos, duración de los despachos en aduana y resultados positivos y negativos. La OMA se encargará de refundir estos informes.

Recopilación de datos

Las Administraciones de Aduanas recogerán y aplicarán datos sometiéndolos a la evaluación de rendimiento para calcular el impacto y la eficacia de su adhesión al Marco Normativo. Con este fin, el Estudio sobre Tiempo de Despacho (ETD) de la OMA es un instrumento apropiado.

Norma 9 - Evaluación de seguridad.

Las Administraciones de Aduanas deberán trabajar en colaboración con otros organismos competentes para efectuar evaluaciones de la seguridad relativas a la circulación de las mercancías en la cadena logística internacional y comprometerse a resolver con rapidez cualquier fallo que se haya puesto de manifiesto.

Norma 10 - Integridad de los funcionarios

Las Administraciones de Aduanas y los demás organismos competentes deberán procurar desarrollar programas para prevenir la venalidad de los funcionarios y para identificar y combatir los comportamientos deshonestos.

10.1. Declaración de Arusha revisada de la OMA

La declaración de Arusha revisada de la OMA es la fuente principal de orientación para la instalación de sistemas anticorrupción por las Administraciones de Aduanas.

10.2. Formación

La seguridad y la facilitación a lo largo de la cadena global logística exigen contar con personal altamente formado y motivado en la Administración de Aduanas, así como entre las demás partes implicadas en la cadena logística. Las Aduanas deben asegurarse de proporcionar regularmente la formación necesaria a todos los niveles del personal para obtener y mantener las cualificaciones necesarias para realizar controles aduaneros efectivos y eficientes, además de operar en un entorno electrónico.

Norma 11 - Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.

Las Administraciones de Aduanas, a petición del país de importación debidamente justificada, deberán realizar inspecciones de cargas y contenedores destinados al exterior.

11.1. Solicitud de examen

Cuando una Administración de Aduanas, al realizar el análisis de riesgos, tenga razones para creer que un contenedor o una carga destinados a cualquiera de sus puertos de entrada pueda representar un alto riesgo, podrá pedir que la Administración de Aduanas del país extranjero lleve a cabo un examen del contenedor o carga, preferiblemente antes de cargarlo (véase 4.1).

11.2. Consideraciones legales

Entre otras fórmulas administrativas, distintas herramientas de la OMA como el Convenio de Johannesburgo y el Acuerdo Bilateral Modelo permiten que una Administración de Aduanas solicite a otra la realización de tal actividad.

Asociación Aduanas- Empresas **Especificaciones técnicas del Pilar 2**

Los Miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y el sector comercial privado reconocen la importancia de asegurar la cadena logística y de facilitar al mismo tiempo el flujo transfronterizo de mercancías. También reconocen que el trabajo en favor de una parte de la ecuación también produce beneficios en la otra parte. A este respecto, se llama la atención en cuanto al "Marco de la OMA sobre Acuerdos de Cooperación Sectoriales para el Fomento de la Seguridad en la Cadena Logística y para Facilitar el Comercio", que podría servir de modelo útil para tal sistema durante la fase inicial del Marco Normativo de la OMA con objeto de asegurar y facilitar el comercio global. La piedra angular del éxito de la asociación Aduanas-Empresas se basa en diversos factores clave, acompañados por el respeto mutuo de las funciones y responsabilidades de cada parte a este respecto. Aunque de forma no exhaustiva, los siguientes temas globales deberán guiar los esfuerzos conjuntos Aduanas-Empresas: asociación, seguridad, autorización, tecnología, comunicación y facilitación.

Norma 1 – Asociación.

Los Operadores Económicos Autorizados (OEA) implicados en la cadena logística comercial internacional mantendrán labores de autoevaluación atendiendo a normas predeterminadas de seguridad y buenas prácticas para asegurarse de que sus políticas y procedimientos internos proporcionen salvaguardias adecuadas en cuanto al compromiso de sus envíos y contenedores hasta su levante por el control de Aduanas de destino.

El programa de asociación Aduanas-Empresas deberá permitir la flexibilidad y adaptación de los planes de seguridad de acuerdo con el modelo empresarial del OEA. La Administración de Aduanas y el OEA deberán determinar y documentar conjuntamente las medidas de seguridad apropiadas de asociación que serán ejecutadas y mantenidas por el OEA.

El documento de asociación Aduanas-Empresas conjuntamente elaborado deberá contener procedimientos escritos y verificables para asegurar, en la medida de lo posible, y de conformidad con el modelo empresarial del OEA, que los socios empresariales del OEA, incluidos fabricantes, proveedores de productos y vendedores, declaren su intención de cumplir con las normas de seguridad previstas en el Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global.

Deberán realizarse revisiones periódicas de los procedimientos del OEA y de las medidas de seguridad (de acuerdo con el riesgo) que sean coherentes con los procedimientos de seguridad previstos en el respectivo acuerdo sobre seguridad empresarial.

Norma 2 – Seguridad.

Los operadores económicos autorizados incorporarán mejores prácticas predeterminadas de seguridad en sus procedimientos empresariales.

El operador económico autorizado (OEA) adoptará las medidas de seguridad que garanticen la seguridad de los edificios, así como la vigilancia y control de los perímetros exterior e interior y del acceso, impidiendo la entrada sin autorización a las instalaciones, transportes, muelles y áreas de carga.

El control del acceso a las instalaciones en la cadena logística segura deberá incorporar medidas de control administrativo en cuanto a la emisión y supervisión de tarjetas de identificación (empleados, visitantes, vendedores, etc.) y otros dispositivos de entrada, incluidas llaves, tarjetas de acceso y otros dispositivos que permitan la entrada libre a la propiedad y activos de la empresa.

El control de la entrada a las instalaciones en la cadena logística segura deberá prever la supresión rápida y completa de la identificación otorgada por la empresa a un empleado en caso de caducidad, así como la supresión de acceso a los locales y sistemas de información.

Los datos comerciales sensibles deberán protegerse mediante el uso de las copias de reserva informáticas necesarias, como claves individualmente asignadas y periódicamente actualizadas, formación apropiada sobre seguridad de sistemas de información, así como la protección contra el acceso sin autorización y el uso erróneo de la información.

Los programas de seguridad del personal deberán incorporar elementos de evaluación de empleados y de posibles empleados, según proceda y de acuerdo con lo permitido por la legislación nacional. Estos programas deberán incluir controles periódicos de situación de los empleados que trabajan en posiciones sensibles de seguridad, destinados a detectar cambios inusuales en la situación social y económica aparente de los mismos.

De conformidad con el modelo empresarial del OEA, deberán utilizarse programas y medidas de seguridad para promover la integridad de los procedimientos de los socios empresariales que estén relacionados con el transporte, tratamiento y almacenamiento de la carga en la cadena logística segura.

Deberán emplearse procedimientos para asegurarse de que toda información utilizada para el tratamiento de la carga, tanto electrónica como manual, sea legible, oportuna, exacta y protegida contra la alteración, pérdida o introducción de datos erróneos. El OEA y las Aduanas asegurarán la confidencialidad de la información comercial y sensible en términos de seguridad. La información dada deberá utilizarse solamente a los efectos para los cuales se proporcionó.

Un OEA que envíe o que reciba carga deberá hacer que concuerde con la documentación apropiada del envío. El OEA se asegurará de que la información de carga recibida de socios empresariales sea transmitida correctamente y a tiempo. Las personas que reciban o entreguen la carga deberán ser identificadas antes de la salida o recepción de la carga.

El OEA deberá organizar actividades de formación específica para ayudar a los empleados a mantener la integridad de la carga, reconociendo las amenazas internas potenciales en cuanto a la seguridad y protegiendo los controles de acceso. El OEA deberá hacer que los empleados conozcan los procedimientos utilizados por la empresa para identificar e informar sobre incidentes sospechosos.

Norma 3 – Autorización.

La Administración de Aduanas, así como los representantes de la comunidad comercial, diseñarán los procesos de validación o los procedimientos de acreditación de calidad que ofrezcan incentivos a las empresas en su calidad de operadores económicos autorizados. Estos procesos asegurarán que haya un beneficio a su inversión en mejores sistemas y prácticas de seguridad, incluidos la fijación de

objetivos en los análisis de riesgos e inspecciones reducidas, así como el tratamiento rápido de sus mercancías.

La Administración de Aduanas deberá cooperar (por diversos medios) con los socios empresariales para determinar los beneficios conjuntos derivados de la participación colectiva en la cadena logística segura.

La Administración de Aduanas deberá ser receptiva ante las preocupaciones del OEA y de sus representantes autorizados y determinar, tras consultar con ellos, un método formalizado de comunicación que garantice que los asuntos sean recibidos, abordados y resueltos correctamente.

La Administración de Aduanas deberá documentar los beneficios tangibles que la administración espera proporcionar (en su jurisdicción) a los socios empresariales plenamente comprometidos en la cadena logística segura. Estos beneficios deben ser objeto de medición e información, siendo acordes con las obligaciones que las Aduanas introducen progresivamente en los programas nacionales.

Las Administraciones de Aduanas deberán estar de acuerdo con el reconocimiento mutuo de la condición de OEA.

La Administración de Aduanas deberá, en su caso, plantear o modificar disposiciones y ejecutar procedimientos para acelerar el tratamiento destinado al consumo o la exportación de los envíos clasificados en la categoría de escaso riesgo a efectos de seguridad.

La Administración de Aduanas obtendrá beneficios a través de la seguridad reforzada de las mercancías en la cadena logística internacional, de modo que la mejora en los procesos de inteligencia, en las capacidades del análisis de riesgos y la mejor selección de los envíos de alto riesgo conduzcan al uso optimizado de recursos.

La Administración de Aduanas, así como las OEA, obtendrán beneficios del uso del autoanálisis y la verificación.

Norma 4 – Tecnología.

Todas las partes mantendrán la integridad de la carga y de los contenedores facilitando el uso de la tecnología moderna.

Los OEA deberán ajustarse, cuando menos, a los requisitos actuales previstos en diversos acuerdos internacionales, incluyendo, pero no limitándose a, el Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1972 y el Convenio Aduanero sobre Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR, 1975). Las Administraciones de Aduanas deberán fomentar y facilitar, mediante los incentivos graduales apropiados, el uso voluntario por los OEA de tecnologías más avanzadas que el precintado mecánico para el establecimiento y supervisión de la integridad de los contenedores y la carga, e informar sobre interferencias no autorizadas en los contenedores y la carga.

Los OEA deberán tener procedimientos documentados que muestren su política interna respecto a la fijación y al tratamiento de la carga y de los contenedores que emplean precintos de alta seguridad y/u otros dispositivos diseñados para prevenir la manipulación de la carga.

La Administración de Aduanas deberá disponer de procedimientos escritos que describan su sistema de verificación de precintos, así como sus procedimientos operativos para resolver las discrepancias.

La Administración de Aduanas y el OEA deberán mantener un diálogo abierto en áreas de interés común para beneficiarse colectivamente de los adelantos en normas industriales y tecnologías sobre integridad de contenedores, además de mantener una buena disposición operativa mutua respecto a los casos identificados de infracción de precintos de seguridad.

Norma 5 – Comunicación.

La Administración de Aduanas actualizará periódicamente los programas de asociación Aduanas-Empresas para promover normas mínimas de seguridad y mejores prácticas en la cadena logística segura.

Las Aduanas deberán establecer, en consulta con el OEA o sus representantes, los procedimientos que deben seguirse en caso de investigaciones o sospechas de infracciones aduaneras, incluida la comunicación al OEA o a sus agentes de los números de teléfono de los funcionarios de Aduanas que puedan ser contactados, si procede, en caso de urgencia.

Las Aduanas deberán mantener consultas regulares, tanto a nivel nacional como local, con todas las partes implicadas en la cadena logística internacional para discutir asuntos de interés mutuo incluida la normativa aduanera, así como los procedimientos y requisitos sobre seguridad de los locales y envíos.

El OEA deberá reaccionar con interés a la coordinación de las Aduanas en los esfuerzos de largo alcance arriba descritos y contribuir a un diálogo que proporcione una comprensión positiva y mejor para asegurarse de que el programa siga siendo pertinente y bien fundamentado en cuanto a normas mínimas de seguridad que beneficien a ambas partes.

Norma 6 – Facilitación.

La Administración de Aduanas trabajará en cooperación con los OEA para maximizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística comercial internacional que se origine o lleve a cabo a través de su territorio aduanero.

La Administración de Aduanas deberá buscar o modificar las disposiciones e implementar los procedimientos que consoliden y agilicen la presentación de la información requerida para el despacho de Aduanas, tanto a efectos de facilitar el comercio como de identificar la carga de alto riesgo para adoptar la acción apropiada⁵⁰.

La Administración de Aduanas deberá establecer mecanismos que permitan a los socios empresariales hacer observaciones respecto a las enmiendas y a las modificaciones propuestas que afecten significativamente a su papel para asegurar la cadena logística.

⁵⁰ El Convenio de Kyoto revisado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) ofrece un modelo global a tal efecto.

APÉNDICE DEL ANEXO 1

PROGRAMA DE INTEGRIDAD DE PRECINTOS PARA EL ENVÍO SEGURO DE CONTENEDORES

INTRODUCCIÓN

Importancia de especificar las relaciones de seguridad

La existencia de mayor claridad y consenso sobre las relaciones entre las partes en el movimiento de mercancías transportadas en contenedores seguros, unido a la aplicación coherente de tales relaciones, proporcionará beneficios múltiples a todas las partes. Estos beneficios incluyen:

- Mayor seguridad contra los actos terroristas que se aprovechan del comercio global de mercancías.
- Reducción del riesgo en cuanto a dificultades económicas causadas por interrupciones o cierres de comercio en respuesta a actos terroristas.
- Mejora de la seguridad contra el hurto y desvío de la carga, con las reducciones consiguientes en pérdidas directas y costes indirectos, como los del seguro.
- Mayor seguridad contra el transporte ilegal de materiales como drogas y armas, así como de personas.
- Mayor seguridad contra el movimiento ilegal de mercancías comerciales del "mercado negro" y del "mercado gris".
- Reducción del riesgo de evasión de tasas e impuestos.
- Aumento de la confianza en los sistemas comerciales internacionales de los expedidores actuales y potenciales de mercancías.
- Dividendos de facilitación, tales como un número reducido de exámenes (plazos fronterizos reducidos) y acceso a procedimientos simplificados.

Responsabilidades a lo largo de la cadena de custodia

A. Responsabilidades transversales

Hay responsabilidades y principios que se aplican en el ciclo de vida del envío de mercancías por contenedor. Un elemento clave son las relaciones entre las partes en caso de cambios en la custodia o posesión del contenedor. Esto no reduce ni debería ocultar la responsabilidad fundamental del expedidor en cuanto a la carga y al precintado seguro del contenedor. Cada parte en posesión del contenedor asume las responsabilidades de seguridad mientras que la carga le sea confiada, bien sea mientras permanezca en un punto o durante el traslado entre distintos puntos. Cada parte con información que sea necesaria presentar a la administración pública a efectos aduaneros y de investigación de seguridad tiene responsabilidades. Esas responsabilidades incluyen:

- Protección de las mercancías físicas contra el forzamiento, hurto y daños.
- Envío de la información apropiada a las autoridades administrativas de manera oportuna y exacta par la investigación de seguridad.
- Protección de la información relacionada con las mercancías contra el forzamiento y el acceso desautorizado. Esta responsabilidad se aplica igualmente a las fases previa, concomitante y posterior a la custodia de las mercancías.

Los precintos de seguridad forman parte de la cadena de custodia. Más adelante se hace referencia a la gradación y el empleo apropiados del precinto de seguridad. Los precintos de seguridad deberán ser examinados por la parte receptora en cada cambio de custodia de un contenedor de carga. La inspección de un precinto requiere el control visual de signos de forzamiento, la comparación del número de identificación del precinto con la documentación de carga, además de que conste la inspección en la documentación apropiada. Si faltase el precinto o éste mostrase signos de forzamiento, o constase un número de identificación distinto al de la documentación de carga, habrá que realizar diversas acciones:

La parte receptora deberá comunicar la discrepancia a la parte que le envía el contenedor y al expedidor. La parte receptora debe hacer constar la discrepancia en la documentación de carga. La parte receptora deberá notificarlo a las Aduanas o a las fuerzas de seguridad del

Estado, de conformidad con la legislación nacional. En caso de que no existan tales requisitos de notificación, la parte receptora rechazará la custodia del contenedor hasta que finalice la comunicación con la parte que le envía el contenedor y hasta que dichas discrepancias se hayan resuelto. Una vez resueltas las discrepancias, la parte receptora pondrá un precinto de seguridad en el contenedor y tomará nota de los detalles, incluido el nuevo número de precinto en toda la documentación de carga pertinente.

Los precintos de seguridad podrán cambiarse en un contenedor por razones legítimas. Ejemplos de ello son las inspecciones por una Administración de Aduanas exportadora para verificar el cumplimiento de las normas de exportación; por un transportista para asegurar el bloqueo seguro y el anclaje del cargamento; por la Administración de Aduanas de importación para confirmar las declaraciones de carga; y por los agentes de seguridad del Estado en cuanto a otros asuntos normativos o delictivos.

Si los agentes públicos o privados tuvieran que retirar un precinto de seguridad para examinar el cargamento, deberán instalar un precinto de reemplazo que cumpla con los requisitos especificados más adelante, y anotar los detalles de la acción, incluido el nuevo número de precinto en la documentación de carga.

B. Lugar de carga

El expedidor/consignador será responsable de la carga segura del contenedor y de la descripción exacta y completa de la carga. El expedidor será también responsable de poner el precinto de seguridad de la carga inmediatamente después de la conclusión del proceso de carga, y de preparar la documentación relativa al envío, incluido el número del precinto.

El precinto de seguridad de la carga deberá ser acorde con la definición de precintos mecánicos de alta seguridad previsto en la especificación pública ISO 17712. El precinto deberá adherirse al contenedor de tal manera que se evite la vulnerabilidad del forzamiento subrepticio en el contexto de la tradicional localización del precinto en la manija de la puerta del contenedor. Cabe como alternativa la instalación de precintos en lugares distintos que impidan hacer girar la leva de inmovilización de las puertas externas o el uso de medidas visibles equivalentes contra el forzamiento, como el uso de precintos de cable transversales a las barras de bloqueo de la puerta.

El transportista de tierra recogerá la carga. Asimismo, recibirá la documentación, examinará el precinto y tomará nota de las condiciones de la documentación, y partirá con la carga.

C. Terminal intermedia

Si el movimiento del contenedor se realiza a través de una terminal intermedia, entonces el transportista de tierra transferirá la custodia del contenedor al operador de la terminal. El operador de la terminal recibirá la documentación, examinará el precinto y tomará nota del estado de la documentación. Normalmente, el operador de la terminal enviará una notificación electrónica de recepción (informe de situación) a otras partes privadas del envío.

El operador de la terminal preparará o estacionará el contenedor para su próximo movimiento, que podrá ser por carretera, ferrocarril o barcaza. Se realizarán procesos similares de verificación y documentación tras la recogida o la salida del contenedor de la terminal intermedia. No es habitual que los organismos del sector público estén implicados o informados sobre los traslados intermodales en las terminales intermedias.

D. Terminal oceánica de carga

Tras llegar a la terminal oceánica de carga, el transportista de tierra transferirá la custodia del contenedor al operador de la terminal. El operador de la terminal recibirá la documentación y normalmente enviará una notificación electrónica de recepción (informe de situación) a las restantes partes privadas del envío. El operador de la terminal preparará o estacionará el contenedor para su carga en el buque oceánico.

El transportista o la terminal oceánica, en calidad de agente del transportista, examinará el estado del precinto y tomará nota pertinente de ello; esto puede hacerse en la puerta de la terminal oceánica o después de la entrada en la terminal, pero antes de cargar el contenedor en el buque. Los organismos públicos del país de exportación examinarán la documentación y realizarán el control de exportación necesario y emitirán certificados de seguridad. Las Administraciones de Aduanas que requieran la información previa recibirán tal información, la

revisarán, y o bien aprobarán el cargamento del contenedor (explícita o tácitamente) o emitirán mensajes de "no cargar" con relación a los contenedores que no puedan cargarse hasta finalizar la evaluación, incluida la posible inspección.

Para los países con requisitos de declaración y evaluación de exportación, el transportista deberá requerir la documentación del expedidor demostrativa de que éste ha cumplido con los requisitos pertinentes antes de cargar la carga para la exportación. (No obstante, el expedidor/consignador será responsable de disponer de toda la documentación necesaria y de cumplir con los restantes requisitos pertinentes de exportación). Cuando proceda, el transportista oceánico deberá transmitir su información del manifiesto a los organismos aduaneros de importación que requieran tal información. Los envíos para los cuales se hayan emitido mensajes de "no cargar" no deberán cargarse a bordo del buque hasta que haya finalizado la evaluación.

E. Terminal de transbordo

El operador de la terminal de transbordo examinará el precinto de seguridad entre la descarga y la recarga del contenedor. Este requisito puede evitarse en el caso de las terminales de transbordo con planes de seguridad acordes con el Código Internacional de Seguridad de Buques y Servicios Portuarios (Código elaborado por la Organización Marítima Mundial).

F. Terminal oceánica de descarga

El receptor/consignatario normalmente tomará medidas para que un agente de aduanas facilite el despacho del envío en la terminal oceánica de descarga. Generalmente, esto requiere que el dueño de la carga transmita la documentación al agente antes de la llegada.

El transportista oceánico proporcionará previamente información electrónica del manifiesto de la carga al operador de la estación de la terminal y a la Administración de Aduanas de importación, cuando proceda. Las Aduanas podrán seleccionar contenedores de inmediato para diversos niveles de inspección en el momento de la descarga o ulteriormente. Las Aduanas podrán examinar el estado del precinto y de la documentación correspondiente además de la propia carga. Si el contenedor debiera viajar bajo control de Aduanas a otro lugar para su despacho, entonces las Aduanas en la terminal de descarga deberán poner un precinto de Aduanas al contenedor y tomar nota apropiada de la documentación.

El receptor/consignatario o el agente de aduanas pagará cualquier impuesto o derecho de Aduanas y dispondrá del levante de Aduanas del cargamento. Tras la recepción para la salida de la terminal oceánica, el transportista de tierra examinará y anotará el estado del precinto y recibirá la documentación del operador de la terminal.

G. Terminal intermedia

Los procesos en terminales intermedias en el país de importación serán análogos a los de las terminales intermedias en los países exportadores.

H. Lugar de descarga

Tras recibir el contenedor, el consignatario o desagrupador examinará el precinto y anotará cualquier discrepancia en la documentación. El consignatario descargará el contenedor y verificará la cuantía y condición del cargamento a tenor de la documentación. En caso de discrepancia por faltas, sobras o daños, se anotará a efectos de reclamación o seguro, y el envío y su documentación serán auditados y revisados. Si hubiese una anomalía relacionada con drogas, contrabando, polizones o materiales sospechosos, deberá informarse a la Aduana del consignatario u otra fuerza de seguridad del Estado.

ANEXO II

LISTAS DE AUTOEVALUACIÓN DE LA OMA RELATIVAS A LOS ARTÍCULOS V, VIII Y X DEL GATT⁵¹

Lista de autoevaluación relativa al tránsito aduanero (Artículo V del GATT)

	Gestión estratégica	Sí	No	Comentarios/Observaciones
V.1	¿Existen movimientos de tránsito aduanero internacional dentro del territorio aduanero?			
V.2	¿Existen movimientos de tránsito aduanero nacional dentro del territorio aduanero?			
V.3	¿Existe una infraestructura de telecomunicaciones y energía adecuada para sostener un tránsito aduanero eficaz y eficiente?			
V.4	¿Es la infraestructura de transportes del país adecuada para sostener un tránsito aduanero eficaz y eficiente?			
V.5	¿Facilita la infraestructura bancaria del país los requisitos de tránsito aduanero?			
V.6	¿Facilita la infraestructura de seguros del país los requisitos de tránsito aduanero?			
V.7	¿Se ha elaborado y puesto en práctica una política nacional de tránsito?			
V.8	¿Hay procesos establecidos de vigilancia del tránsito aduanero?			
V.9	¿Se recopilan datos e información exactos relacionados con el comercio a efectos del tránsito aduanero?			
V.10	¿Hay procedimientos establecidos de examen periódico del tránsito aduanero?			
V.11	¿Pueden los interesados contribuir a la política y las reformas relativas al tránsito aduanero?			
	Recursos	Sí	No	Comentarios/Observaciones
V.12	¿Están los puestos fronterizos y las oficinas de aduana actuales situados adecuadamente para que las operaciones de tránsito sean eficaces dentro del territorio aduanero?			
V.13	¿Existen oficinas de aduana yuxtapuestas o compartidas?			
V.14	¿Se coordinan los controles y las responsabilidades en los puestos fronterizos con otras administraciones de aduanas?			
V.15	¿Están los horarios de servicio coordinados con otras administraciones de aduanas?			

⁵¹ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO. TN/TF/W/16. 2005. Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. *Listas de Autoevaluación de la OMA Relativas a los Artículos V, VIII Y X.*

V.16	¿Se coordinan los controles y las responsabilidades en los puestos fronterizos con otros organismos en las fronteras?			
V.17	¿Están los horarios de servicio coordinados con otros organismos en las fronteras?			
V.18	¿Restan eficiencia a los procedimientos de tránsito los actuales horarios de servicio?			
V.19	¿Permite el uso de la gestión de riesgos un despliegue eficaz de los recursos a efectos del tránsito aduanero?			
V.20	¿Permite el uso de la automatización un despliegue eficaz de los recursos a efectos del tránsito aduanero?			
V.21	¿Permite el uso de procedimientos simplificados un despliegue eficaz de los recursos a efectos del tránsito aduanero?			
V.22	¿Permite el uso de sistemas de control del cumplimiento por los comerciantes un despliegue eficaz de los recursos a efectos del tránsito aduanero?			
V.23	¿Existe capacidad de lucha contra el fraude dedicadas a las operaciones de tránsito aduanero?			
V.24	¿Son las instalaciones actuales adecuadas para llevar a cabo operaciones de tránsito aduanero?			
V.25	¿Es el equipo técnico actual adecuado para llevar a cabo operaciones de tránsito aduanero?			
V.26	¿Existe una comunicación en tiempo real entre las oficinas de aduana?			
V.27	¿Existen programas de formación en materia de tránsito aduanero?			
	Marco jurídico	Sí	No	Comentarios/Observaciones
V.28	¿Permite la legislación nacional la aplicación de los instrumentos, acuerdos y estándares internacionales adecuados?			
V.29	¿Se basa la legislación nacional en los estándares y mejores prácticas internacionalmente aceptados?			
V.30	¿Es la legislación nacional compatible con el Convenio de Kyoto revisado?			
V.31	¿Confiere la legislación nacional a las autoridades aduaneras los poderes necesarios para llevar a cabo las funciones que se les asignan en relación con el tránsito?			

V.32	¿Establece la legislación nacional disposiciones adecuadas para que los procedimientos de tránsito aduanero sean eficaces?			
V.33	¿Prevé la legislación nacional el uso de información anticipada/previa a la llegada?			
V.34	¿Prevé la legislación nacional el uso de sistemas automatizados?			
V.35	¿Prevé la legislación nacional el uso de la gestión de riesgos?			
V.36	¿Prevé la legislación nacional el uso de controles basados en auditorias?			
V.37	¿Prevé la legislación nacional procedimientos para comerciantes autorizados?			
V.38	¿Define la legislación nacional quién es responsable del cumplimiento de las obligaciones contraídas en relación con el régimen de tránsito aduanero?			
V.39	¿Especifica la legislación nacional las condiciones de terminación de una operación de tránsito aduanero?			
V.40	¿Establece la legislación nacional las sanciones relacionadas con el incumplimiento/el fraude/las irregularidades/el abuso del sistema de tránsito?			
V.41	¿Están las prescripciones reglamentarias relativas al tránsito aduanero coordinadas con otros organismos en las fronteras?			
	Sistemas y procedimientos	Sí	No	Comentarios/Observaciones
	General			
V.42	¿Se han puesto en práctica sistemas internacionales de tránsito?			
V.43	¿Se han puesto en práctica sistemas regionales de tránsito?			
V.44	¿Es el territorio aduanero un país sin litoral?			
V.45	¿Hay corredores de tránsito establecidos dentro del territorio aduanero?			
V.46	¿Hay rutas de tránsito prescritas?			
V.47	¿Se acuerdan las rutas de tránsito en consulta con otras administraciones de aduanas?			
V.48	¿Se acuerdan las rutas de tránsito en consulta con otros organismos en las fronteras?			
V.49	¿Se acuerdan las rutas de tránsito en consulta con los operadores comerciales?			

V.50	¿Constituye el abuso del sistema de tránsito aduanero una fuente de preocupación en el territorio aduanero?			
V.51	¿Constituye la actividad fraudulenta relacionada con el tránsito aduanero una fuente de preocupación en el territorio aduanero?			
V.52	¿Se estipula una ruta estricta para todas las mercancías de alto riesgo?			
V.53	¿Se requiere escolta aduanera para todas las mercancías de alto riesgo?			
V.54	¿Se imponen límites temporales a las mercancías en tránsito?			
V.55	¿Existen oficinas de aduana designadas como 'aduana de partida' ?			
V.56	¿Es la aduana de partida responsable de los controles de exportación en relación con las mercancías en tránsito?			
V.57	¿Es la aduana de partida responsable de la seguridad de la cadena de suministro en relación con las mercancías en tránsito?			
V.58	¿Existen oficinas de aduana designadas como 'aduana de destino'?			
V.59	¿Se requiere la aprobación previa para un cambio de aduana de destino?			
	Procedimientos			
V.60	¿Están los procedimientos de tránsito basados en convenciones e instrumentos internacionalmente acordados?			
V.61	¿Incorporan los procedimientos de tránsito estándares internacionalmente aceptados?			
V.62	¿Incorporan los procedimientos de tránsito las mejores prácticas de otras administraciones de aduanas?			
V.63	¿Están los procedimientos de tránsito y las disposiciones administrativas tales como los horarios de servicio y la competencia de la aduana armonizados con las administraciones de aduanas vecinas?			
V.64	¿Están los procedimientos de tránsito coordinados con otros organismos en las fronteras?			
V.65	¿Existe una ventanilla única para el despacho integrado de las mercancías en tránsito?			
V.66	¿Existe una aplicación uniforme de los procedimientos de tránsito a nivel nacional?			
V.67	¿Se utiliza la gestión de riesgos en relación con el tránsito aduanero?			

V.68	¿Se utilizan los controles basados en auditorías en relación con el tránsito aduanero?			
V.69	¿Existen mediciones del cumplimiento en relación con el tránsito aduanero?			
V.70	¿Se utiliza información anticipada/previa a la llegada en relación con el tránsito aduanero?			
V.71	¿Se intercambia la información manualmente?			
V.72	¿Se han identificado puntos de demora en el tránsito?			
V.73	¿Se han analizado las razones de las demoras en el tránsito?			
V.74	¿Se han combinado los procedimientos de tránsito con procedimientos de exportación?			
V.75	¿Se aplican restricciones durante las operaciones de tránsito aduanero actuales?			
	Documentación			
V.76	¿Se requiere una declaración en aduana para todas las mercancías en tránsito?			
V.77	¿Se utilizan declaraciones/documentos de tránsito aduanero normalizados?			
V.78	¿Se basa la documentación relativa al tránsito en el Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales?			
V.79	¿Se han armonizado los requisitos en materia de documentación para el tránsito con las administraciones de aduanas vecinas?			
V.80	¿Están los requisitos en materia de documentación para el tránsito coordinados con otros organismos en las fronteras?			
V.81	¿Se han reducido al mínimo las prescripciones en materia de datos en los documentos para el tránsito?			
V.82	¿Se utilizan declaraciones simplificadas de las mercancías en tránsito?			
	Fianzas y garantías			
V.83	¿Están las mercancías en tránsito exoneradas del pago de derechos e impuestos?			
V.84	¿Se perciben derechos y gravámenes en relación con el tránsito aduanero?			
V.85	¿Se ha puesto en práctica un sistema internacional de garantía?			
V.86	¿Se requieren fianzas y/o garantías para todas las mercancías en tránsito?			

V.87	¿Existe una exención de los requisitos de garantía en determinadas circunstancias?			
V.88	¿Excede el monto de la fianza exigida de la cuantía de los derechos impuestos a la importación a que están sujetas las mercancías?			
V.89	¿Se requieren depósitos en efectivo para las mercancías en tránsito?			
V.90	¿Se liberan las fianzas y/o garantías tan pronto como se hayan cumplido las obligaciones?			
V.91	¿Se utilizan asociaciones garantes nacionales?			
V.92	¿Necesitan las asociaciones garantes la aprobación de las autoridades aduaneras?			
V.93	¿Tienen los propietarios y los transportistas responsabilidad compartida con respecto a las mercancías?			
V.94	Si las mercancías no llegan a la aduana de destino dentro del plazo fijado, ¿se perciben los derechos e impuestos exigibles?			
V.95	Si no se respeta el itinerario prescrito, ¿se perciben los derechos e impuestos exigibles?			
V.96	Si no se cumple el plazo establecido, ¿se perciben los derechos e impuestos exigibles?			
V.97	Si no se cumplen las obligaciones relativas al tránsito, ¿se establecen procedimientos para recuperar la deuda aduanera?			
V.98	¿Incluye la deuda aduanera sanciones e intereses?			
	Examen			
V.99	¿Se basan los exámenes de las mercancías en tránsito en la aplicación de una evaluación de riesgos?			
	Comerciantes autorizados			
V.100	¿Designan las autoridades aduaneras a personas como remitentes/consignatarios autorizados?			
V.101	¿Existen procedimientos simplificados para los remitentes autorizados que participen en el régimen de tránsito?			
V.102	¿Existen procedimientos simplificados para los consignatarios autorizados que participen en el régimen de tránsito?			

	Precintos y ligaduras			
V.103	¿Se colocan precintos y ligaduras aduaneros en todos los casos de tránsito aduanero?			
V.104	¿Se aceptan los precintos y las marcas de identificación colocados por una aduana extranjera para las operaciones de tránsito aduanero?			
V.105	¿Utiliza la aduana de partida la gestión de riesgos para determinar la necesidad de un precinto o ligadura aduanero?			
V.106	¿Existen requisitos mínimos relativos a las especificaciones físicas de precintos y ligaduras?			
	Unidades de transporte			
V.107	¿Se especifican las unidades de transporte a efectos del tránsito?			
V.108	¿Exigen las autoridades aduaneras la autorización previa de las unidades de transporte utilizadas para transportar mercancías bajo precinto aduanero?			
V.109	¿Se colocan los precintos en la propia unidad de transporte cuando se exige el precintado de la aduana?			
V.110	¿Pueden las autoridades aduaneras eximir del requisito de precintado de una unidad de transporte?			
V.111	Si una unidad de transporte no puede ser eficazmente precintada, ¿se colocan precintos o ligaduras aduaneros en cada uno de los bultos?			
V.112	Si una unidad de transporte no puede ser eficazmente precintada, ¿se adjuntan otros medios de identificación al documento de tránsito?			
	Tecnología de la información y la comunicación	Sí	No	Comentarios/Observaciones
V.113	¿Es la infraestructura nacional de telecomunicaciones y energía suficiente para sostener la automatización de los procedimientos aduaneros?			
V.114	¿Están automatizados todos los sistemas y procedimientos aduaneros?			
V.115	¿Está automatizado el sistema de tránsito aduanero?			
V.116	¿Se utiliza el seguimiento en línea de las mercancías en tránsito?			
V.117	¿Se han adoptado estándares internacionales en todos los niveles apropiados?			
V.118	¿Está el uso de la gestión de riesgos respaldado por sistemas automatizados?			
V.119	¿Hay intercambio de datos electrónicos entre las administraciones de aduanas?			

V.120	¿Hay intercambio de datos electrónicos entre las autoridades aduaneras y otros organismos en las fronteras?			
V.121	¿Hay intercambio de datos electrónicos entre las autoridades aduaneras y los comerciantes?			
V.122	¿Hay intercambio de datos electrónicos entre las aduanas de partida y de destino?			
	Integridad	Sí	No	Comentarios/Observaciones
V.123	¿Es el país signatario de la Declaración de Arusha revisada de la OMA?			
V.124	¿Recibe el personal que interviene en el proceso de tránsito aduanero formación en materia de integridad?			
V.125	¿Se ven las disposiciones del Código de Conducta regularmente reforzadas por el personal que interviene en el proceso de tránsito aduanero?			
V.126	¿Están los estándares de desempeño y las cartas de servicios expuestos en las oficinas de aduana de tránsito y en los puestos fronterizos?			
V.127	¿Permite el régimen de tránsito aduanero vigente un nivel alto de transparencia y previsibilidad?			
V.128	¿Están los procedimientos de recurso concernientes al régimen de tránsito claramente redactados, han sido publicados y son fácilmente accesibles para el público?			
V.129	¿Se han establecido mecanismos de revisión para recurrir a las decisiones relativas al tránsito aduanero cuando sea necesario?			
V.130	¿Existe a disposición del público información sobre el desempeño del tránsito aduanero?			
V.131	¿Está limitado el ejercicio de la potestad discrecional en el tránsito aduanero?			
V.132	¿Es mínima la posibilidad de incurrir en prácticas corruptas durante el tránsito aduanero?			
V.133	¿Se transfiere o se rota a intervalos regulares al personal que interviene en el proceso de tránsito aduanero?			
V.134	¿Únicamente se requiere escolta aduanera en las operaciones de tránsito de alto riesgo?			

Lista de autoevaluación relativa a los derechos y formalidades referentes
a la importación y a la exportación
(Artículo VIII del GATT)

	Gestión estratégica	Sí	No	Comentarios/Observaciones
VIII.1	¿Incluye el Plan Estratégico de Aduanas metas, objetivos y prioridades relativos al despacho de aduana?			
VIII.2	¿Existen sistemas adecuados para determinar las razones del incumplimiento de cualquiera de los procedimientos aduaneros?			
VIII.3	¿Se reúne información sobre el desempeño de todas las operaciones y áreas funcionales de aduanas?			
VIII.4	¿Se pone la información sobre el desempeño de todas las operaciones y áreas funcionales de aduanas a disposición del público?			
VIII.5	¿Se dispone de información sobre el desempeño en relación con los tiempos de despacho de aduana?			
VIII.6	¿Existen sistemas de vigilancia y evaluación del desempeño de las aduanas según estándares y/o indicadores establecidos?			
	Recursos	Sí	No	Comentarios/Observaciones
VIII.7	¿Es la infraestructura aduanera actual suficiente para sostener y desarrollar procedimientos de despacho aduanero?			
VIII.8	¿Se han determinado los recursos humanos, financieros y técnicos necesarios para que las aduanas pongan en práctica procedimientos de despacho aduanero?			
VIII.9	¿Existen oficinas de aduana yuxtapuestas o compartidas?			
VIII.10	¿Permite el uso de la gestión de riesgos un despliegue eficaz de los recursos a efectos de los procedimientos de despacho aduanero?			
VIII.11	¿Existen programas de formación relativos a los procedimientos de despacho aduanero?			
	Marco jurídico	Sí	No	Comentarios/Observaciones
VIII.12	¿Permite la legislación nacional la aplicación de instrumentos, acuerdos y estándares internacionales adecuados?			
VIII.13	¿Se basa la legislación nacional en los estándares y mejores prácticas internacionalmente aceptados?			
VIII.14	¿Es la legislación nacional compatible con el Convenio de Kyoto revisado?			

VIII.15	¿Prevé la legislación nacional la percepción de derechos por los servicios prestados y la información facilitada?			
VIII.16	¿Prevé la legislación nacional el levante de las mercancías aunque no se hayan completado todas las formalidades del despacho de aduanas?			
VIII.17	¿Prevé la legislación nacional el uso de la gestión de riesgos a efectos del control aduanero?			
VIII.18	¿Permite la legislación nacional el uso de controles basados en auditorías?			
VIII.19	¿Prevé la legislación nacional procedimientos especiales y simplificados para personas autorizadas?			
VIII.20	¿Fija la legislación nacional un valor mínimo/una cuantía mínima de derechos e impuestos por debajo del cual no se procederá a su recaudación?			
	Sistema y procedimientos	Sí	No	Comentarios/Observaciones
	General			
VIII.21	¿Se ha adherido la administración (o ha iniciado el proceso de adhesión) al Convenio de Kyoto revisado para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros?			
VIII.22	¿Han aplicado las autoridades aduaneras las normas mínimas que establece el Convenio de Kyoto revisado en relación con: <ul style="list-style-type: none"> • derechos y gravámenes • despacho aduanero y otras formalidades? 			
	Derechos y gravámenes			
VIII.23	¿Proporciona la aduana servicios de despacho aduanero: <ul style="list-style-type: none"> • fuera de las horas de atención al público establecidas • en los locales del comerciante? 			
VIII.24	¿Se limitan los gravámenes pagaderos en relación con lo anterior a los realmente devengados por la administración?			
VIII.25	¿Se imponen gravámenes suplementarios?			
VIII.26	¿Se perciben derechos por la tramitación de documentos?			
VIII.27	¿Se perciben derechos por el despacho de mercancías?			
VIII.28	¿Exige la administración una remuneración por el suministro de información a la comunidad comercial?			
VIII.29	Si la administración la exige, ¿se limita			

	esta remuneración al costo aproximado de los servicios prestados?			
	Declaración de mercancías			
VIII.30	Si se efectúa manualmente, ¿se ajusta el formato al Formulario clave de las Naciones Unidas?			
VIII.31	Si se efectúa electrónicamente, ¿satisface el formato las Recomendaciones de la OMA sobre tecnología de la información?			
VIII.32	¿Existen mecanismos para garantizar: <ul style="list-style-type: none"> • que el número de datos requeridos se limite al mínimo necesario para garantizar el cumplimiento de la legislación aduanera; • que las copias de la declaración de mercancías y documentación justificativa exigidas se reduzcan al mínimo? 			
VIII.33	¿Se aceptan declaraciones provisionales o incompletas para facilitar la pronta concesión del levante de las mercancías?			
	Sanciones por errores			
VIII.34	Si la administración impone sanciones por errores involuntarios y cometidos sin intención dolosa ni negligencia grave ¿es la sanción no mayor a lo necesario para desalentar la repetición de tales errores?			
	Levante de las mercancías/Despacho de aduana			
VIII.35	¿Aplica inmediatamente la administración procedimientos de levante/despacho a cualquier categoría de mercancías?			
VIII.36	¿Se concede el levante de las mercancías antes de que hayan concluido las formalidades para el despacho de aduana?			
VIII.37	¿Especifica la administración un valor mínimo/una cuantía mínima de derechos e impuestos por debajo del cual no se procederá a su recaudación?			
	Gestión de riesgos			
VIII.38	¿Utiliza la administración el sistema de gestión de riesgos a efectos del control aduanero?			
VIII.39	¿Se limitan los controles de evaluación de los riesgos a los necesarios para garantizar el cumplimiento de la legislación aduanera?			
VIII.40	¿Ha determinado la administración los principales riesgos estratégicos, tácticos			

	y de funcionamiento?			
VIII.41	¿Utiliza la administración técnicas de análisis de riesgos para determinar qué mercancías deben ser examinadas?			
	Controles basados en auditorías			
VIII.42	¿Incluyen los sistemas de control aduanero controles basados en auditorías?			
	Procedimientos simplificados para personas autorizadas			
VIII.43	¿Autoriza la administración de aduanas a las personas con buenos antecedentes de cumplimientos el recurso a procedimientos simplificados y especiales?			
VIII.44	¿Pueden los interesados recurrir fácilmente a esos procedimientos?			
VIII.45	En relación con las personas autorizadas <ul style="list-style-type: none"> • ¿puede concederse el levante de las mercancías previa aportación de una información mínima y concluir posteriormente el despacho de aduana completo? • ¿pueden despacharse en los locales del declarante las mercancías? • ¿otras posibilidades? 			
	Cooperación con otros organismos			
VIII.46	¿Se coordinan los controles y las responsabilidades en los puestos fronterizos con otros organismos en las fronteras?			
VIII.47	¿Se realizan esos controles simultáneamente?			
	Tecnología de la información y la comunicación	Sí	No	Comentarios/Observaciones
VIII.48	¿Es la infraestructura nacional de telecomunicaciones y energía suficiente para sostener la automatización de los procedimientos aduaneros?			
VIII.49	¿Utiliza la administración de aduanas la tecnología de la información y la comunicación para sostener las operaciones de despacho de aduana?			
VIII.50	¿Acepta la administración de aduanas las declaraciones aduaneras presentadas electrónicamente?			
VIII.51	¿Se utilizan en las aplicaciones informáticas los estándares de tecnología de la información y la comunicación internacionalmente aceptados?			

VIII.52	Antes de adoptar aplicaciones informáticas ¿consulta la administración de aduanas con los principales interesados?			
	Cooperación externa, comunicación y asociación	Sí	No	Comentarios/Observaciones
VIII.53	¿Existe cooperación entre las autoridades aduaneras y los pertinentes/interesados externos?			
VIII.54	¿Se ofrecen al público/las partes interesadas posibilidades adecuadas de consulta?			
VIII.55	¿Se ofrecen al público/las partes interesadas posibilidades adecuadas de obtener información de retorno?			
VIII.56	¿Existe cooperación entre las autoridades aduaneras y la comunidad comercial?			
VIII.57	¿Se han establecido mecanismos formales de consulta y/o cooperación?			
VIII.58	¿Se basan los mecanismos formales de consulta y/o cooperación en memorandos de entendimiento?			
VIII.59	¿Se han establecido mecanismos informales de consulta y/o cooperación?			
VIII.60	¿Se basan los mecanismos informales de consulta y/o cooperación en memorandos de entendimiento?			
VIII.61	¿Consulta la aduana por anticipado con los clientes las modificaciones y/o las reformas propuestas?			
VIII.62	¿Se han determinado los niveles esperados de los servicios prestados por la aduana?			
VIII.63	¿Se han elaborado soluciones adecuadas relativas al servicio en consulta con las partes interesadas y otros participantes?			
VIII.64	¿Apoyan y fortalecen el control aduanero los acuerdos mutuos de asistencia administrativa celebrados con otras administraciones de aduanas?			
	Integridad	Sí	No	Comentarios/Observaciones
VIII.65	¿Es el país signatario de la Declaración de Arusha revisada de la OMA?			
VIII.66	¿Se publica información sobre los derechos exigibles que sea fácilmente accesible para el público?			
VIII.67	¿Está la información sobre el procedimiento de recurso en relación con los derechos y gravámenes exigibles claramente redactada, ha sido publicada y es fácilmente accesible para el público?			

VIII.68	¿Se imparte formación al personal de aduanas en cuestiones relativas a la integridad?			
VIII.69	¿Han elaborado y aplican las autoridades aduaneras un Código de Conducta/Código de Ética?			
VIII.70	¿Se refuerzan periódicamente las disposiciones del Código de Conducta en relación con todo el personal?			
VIII.71	¿Se han establecido directrices para definir y documentar claramente el ejercicio de la potestad discrecional?			
VIII.72	¿Proporcionan los sistemas y procesos vigentes oportunidades para el ejercicio indebido de la potestad discrecional?			
VIII.73	¿Existe la rendición de cuentas por los actos y/o el ejercicio de la potestad discrecional?			
VIII.74	¿Se han establecido controles de auditoría interna adecuados para supervisar el ejercicio por los funcionarios de sus facultades discrecionales?			
VIII.75	¿Se han elaborado estándares de desempeño para las aduanas?			
VIII.76	¿Son realistas los estándares de desempeño?			
VIII.77	¿Se han establecido cartas de servicios al cliente?			
VIII.78	¿Son realistas las cartas de servicios al cliente?			
VIII.79	¿Están los estándares de servicio respaldados por sistemas, procedimientos y recursos adecuados?			
VIII.80	¿Conocen los funcionarios de aduanas los estándares de servicio y desempeño?			
VIII.81	¿Se han publicado las cartas de servicios y/o de desempeño?			
VIII.82	¿Están las cartas de servicios y/o desempeño expuestas en todos los lugares de trabajo de la aduana?			
VIII.83	¿Están las cartas de servicios y/o de desempeño expuestas en todos los sitios públicos?			
VIII.84	¿Responde la aduana sin dilación a todas las reclamaciones presentadas?			

Lista de autoevaluación relativa a la transparencia

(Artículo X del GATT)

	Gestión estratégica	Sí	No	Comentarios/Observaciones
X.1	¿Incluye el plan estratégico de aduanas metas, objetivos y prioridades en materia de transparencia?			
X.2	¿Se ha elaborado y aplicado una política nacional en materia de transparencia?			
X.3	¿Se llevan a cabo encuestas al personal?			
X.4	¿Se llevan a cabo encuestas a clientes interesados?			
X.5	¿Se han establecido sistemas adecuados para determinar las causas de inobservancia de los procedimientos aduaneros?			
X.6	¿Se reúne información sobre el desempeño de todas las operaciones y áreas funcionales de aduanas?			
X.7	¿Se publica información sobre el desempeño de todas las operaciones y áreas funcionales de aduanas?			
X.8	¿Se dispone de información sobre el desempeño en relación con: <ul style="list-style-type: none"> • los servicios de información • las decisiones y resoluciones • los recursos y revisiones? 			
X.9	¿Existen sistemas de vigilancia y evaluación del desempeño de las aduanas, seguir estándares y/o indicadores establecidos?			
	Recursos	Sí	No	Comentarios/Observaciones
X.10	¿Se han determinado las prescripciones sobre los recursos técnicos, financieros y humanos necesarios para que la aduana aplique procedimientos transparentes?			
X.11	¿Dispone la aduana de personal específicamente dedicado a: <ul style="list-style-type: none"> • el servicio al cliente • los servicios de información • la valoración • la clasificación • el origen • la consulta/cooperación externa • los recursos y revisiones? 			
X.12	Los servicios de traducción, ¿se utilizan/están disponibles para: <ul style="list-style-type: none"> • la aduana • los clientes? 			

X.13	¿Tiene todo el personal acceso a los programas de formación sobre los servicios prestados al cliente?			
X.14	¿Existen programas especializados de formación y perfeccionamiento para el personal dedicado a: <ul style="list-style-type: none"> • los servicios de información • la valoración • la clasificación • el origen • la cooperación/la consulta externa • los recursos y revisiones? 			
X.15	¿Se dispone de asistencia técnica de otras administraciones de aduanas en cuestiones relativas a la transparencia?			
X.16	¿Proporciona la administración asistencia técnica a otras administraciones de aduanas en cuestiones relativas a la transparencia?			
	Marco jurídico	Sí	No	Comentarios/Observaciones
X.17	¿Permite la legislación nacional la aplicación de los instrumentos, acuerdos y estándares internacionales adecuados?			
X.18	¿Se basa la legislación nacional en los estándares y mejores prácticas internacionalmente aceptados?			
X.19	¿Es la legislación nacional compatible con el Convenio de Kyoto revisado?			
X.20	¿Permite la legislación nacional el suministro de información a las partes interesadas?			
X.21	¿Contiene la legislación nacional disposiciones adecuadas sobre la emisión de información vinculante por parte de las autoridades aduaneras?			
X.22	¿Establece la legislación nacional que las autoridades aduaneras emitan la información vinculante por escrito?			
X.23	¿Establece la legislación nacional que las autoridades aduaneras emitan la información vinculante dentro de un plazo determinado?			
X.24	¿Establece la legislación nacional un procedimiento administrativo para la resolución y sanción de las infracciones aduaneras?			
X.25	¿Establece la legislación nacional un derecho de recurso en materia aduanera?			

X.26	¿Establece la legislación nacional un derecho de primer recurso ante las autoridades aduaneras?			
X.27	En el caso de que el recurso sea desestimado ¿establece la legislación el derecho a interponer un nuevo recurso ante una autoridad independiente de las aduanas?			
X.28	Establece la legislación nacional un recurso definitivo ante la autoridad judicial?			
X.29	¿Establece la legislación nacional un derecho de recurso respecto de las decisiones y omisiones de las autoridades aduaneras?			
X.30	¿Establece la legislación nacional que las autoridades aduaneras comunique sus decisiones por escrito?			
X.31	¿Establece la legislación nacional que las autoridades aduaneras comunique sus decisiones dentro de un plazo determinado?			
X.32	¿Establece la legislación nacional que la decisión de las autoridades aduaneras debe ser motivada?			
X.33	¿Autoriza la legislación nacional la divulgación de información de naturaleza confidencial en determinados supuestos?			
X.34	¿Autoriza la legislación nacional la divulgación de información comercialmente sensible en determinados supuestos?			
X.35	¿Son las autoridades aduaneras jurídicamente responsables por la información que proporcionan?			
	Sistemas y procedimientos	Sí	No	Comentarios/Observaciones
	Información			
X.36	<p>¿Se comunica a las personas interesadas toda la información pertinente de aplicación general en la aduana sobre, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • leyes • reglamentos • prescripciones documentarias • prácticas aduaneras normales • regímenes aduaneros específicos • clasificación arancelaria • valoración • exenciones, prohibiciones, restricciones 			

	<ul style="list-style-type: none"> • tipos aplicables en lo referente a derechos e impuestos • garantías • disposiciones sobre devolución • disposiciones y prescripciones administrativas (por ejemplo, horarios de oficina, lugar, competencia) • información vinculante • resoluciones judiciales • otras cuestiones? 			
X.37	<p>¿Publican las autoridades aduaneras toda la información pertinente de aplicación general en la aduana sobre, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • leyes • reglamentos • prescripciones documentarias • prácticas aduaneras normales • regímenes aduaneros específicos • clasificación arancelaria • valoración • exenciones, prohibiciones, restricciones • tipos aplicables en lo referente a derechos e impuestos • garantías • disposiciones sobre devolución • disposiciones y prescripciones administrativas (por ejemplo, horarios de oficina, lugar, competencia) • información vinculante • resoluciones judiciales • otras cuestiones? 			
X.38	<p>¿Se comunica la información pertinente relacionada con las aduanas y el comercio mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • arancel aduanero • boletines de aduanas • resúmenes • seminarios educativos • gacetas • folletos • notas de información • revistas • servicios de noticias • avisos 			

	<ul style="list-style-type: none"> • comunicados de prensa • avisos públicos • periódicos • suscripción • muestras comerciales/exposiciones • sitios Web • otros medios? 			
X.39	<p>¿Se comunica la información pertinente relacionada con las aduanas y el comercio en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • oficinas de aduana • embajadas • consulados • misiones/oficinas comerciales • edificios/oficinas gubernamentales • edificios/oficinas públicos • otros? 			
X.40	¿Se han puesto en práctica procedimientos de gestión adecuados para garantizar la coherencia y la imparcialidad del suministro de información?			
X.41	¿Se comunica la información pertinente en más de un idioma?			
X.42	¿Se facilita la información pertinente en respuesta a necesidades específicas del usuario?			
X.43	Además de proporcionar a los clientes información sobre cuestiones específicas, ¿ofrecen las autoridades arancelarias otra información que los clientes deberían conocer?			
X.44	¿Proporcionan las autoridades aduaneras la información de forma gratuita?			
X.45	¿Exigen las autoridades aduaneras una remuneración por la información proporcionada?			
X.46	Cuando se exige una remuneración, ¿se limita ésta al costo de los servicios prestados únicamente?			
X.47	¿Se han establecido directrices y condiciones claras respecto de todos los derechos y gravámenes exigibles por concepto de información?			
X.48	¿Se han establecido sistemas de vigilancia adecuados para mantener la claridad y exactitud de la información disponible?			

X.49	¿Se aplican sistemas de vigilancia adecuados para garantizar la coherencia de la información disponible en todas las oficinas de aduanas?			
X.50	¿Se comunica información a las partes interesadas dentro de un plazo determinado?			
X.51	La información relativa a cualquier propuesta de modificación o de nuevas prescripciones, ¿se comunica a las partes interesadas con suficiente antelación para que éstas puedan tenerlas en cuenta?			
X.52	¿Publica la aduana todas las propuestas de modificación o de nuevas prescripciones antes de su entrada en vigor?			
X.53	¿Tienen los interesados la posibilidad de contribuir a desarrollar/influir en/cuestionar todas las propuestas de modificación o de nuevas prescripciones antes de su entrada en vigor?			
X.54	¿Invitan las autoridades aduaneras al público y a la comunidad comercial a hacer observaciones sobre todas las propuestas de modificación o de nuevas prescripciones antes de su entrada en vigor?			
X.55	¿Se fija un plazo antes de que las propuestas de modificación o de nuevas prescripciones entren en vigor para que las partes interesadas tengan la posibilidad de hacer las consultas y obtener la información de retorno adecuadas?			
X.56	¿Se han establecido mecanismos formales de examen de todas las propuestas de modificación o de nuevas prescripciones antes de su entrada en vigor?			
X.57	¿Se impone alguna restricción a la divulgación anticipada de información?			
X.58	¿Se han elaborado estrategias para garantizar la seguridad y protección de la información de naturaleza confidencial?			
X.59	¿Se aplican procedimientos destinados a garantizar la seguridad y protección de la información de naturaleza confidencial?			
X.60	¿Se han establecido directrices sobre cómo deben los funcionarios de aduanas tratar la información de naturaleza personal y confidencial?			

	Servicios de información			
X.61	<p>¿Han establecido las autoridades aduaneras servicios de información tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ayuda al clientes • oficina de información • contactos con usuarios/agentes • centro de llamadas • otros? 			
X.62	¿Disponen las aduanas de un servicio de información centralizado/"ventanilla única"?			
X.63	<p>¿Dónde están ubicados los servicios aduaneros de información?:</p> <ul style="list-style-type: none"> • en la sede/oficina central • en las oficina regionales • en las oficinas locales 			
X.64	<p>¿La implementación de servicios de información ha mejorado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • el suministro • la exactitud • la coherencia de la información? 			
X.65	<p>¿La implementación de servicios de información ha mejorado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la transparencia • la eficiencia • la integridad de la administración de aduanas? 			
X.66	<p>¿La implementación de servicios de información ha acrecentado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la comprensión • la observancia • el apoyo/la aprobación del cliente? 			
	Decisiones			
X.67	¿Están sujetos los procesos de decisión a plazos específicos?			
X.68	¿Se comunican por escrito las decisiones de las autoridades aduaneras?			
X.69	¿Se aplican mecanismos adecuados para proteger la información de naturaleza confidencial y/o comercialmente sensible durante los procesos de decisión?			
X.70	¿Prevén los procesos de decisión la posibilidad de interponer un recurso de revisión y/o de promover un procedimiento judicial?			

	Información vinculante			
X.71	¿Se han establecido procedimientos en materia de: <ul style="list-style-type: none"> • información vinculante? 			
X.72	¿Son uniformes los procesos de emisión de información vinculante?			
X.73	¿Son los procesos de emisión de información vinculante fáciles de utilizar y se han divulgado ampliamente?			
X.74	¿Están sujetos los procesos de emisión de información vinculante a plazos específicos?			
X.75	¿Prevén los procesos de emisión de información vinculante la posibilidad de interponer un recurso de revisión y/o de promover un procedimiento judicial?			
X.76	¿Emite la administración información vinculante en materia de: <ul style="list-style-type: none"> • valoración • clasificación • origen • o a otros efectos aduaneros? 			
X.77	¿Es aplicable la información vinculante emitida por las autoridades aduaneras en todas las oficinas de aduanas?			
X.78	¿Se comunica la información vinculante a todas las partes interesadas?			
X.79	¿Se divulga la información vinculante en todas las publicaciones de aduanas, etc.?			
X.80	¿Está la información vinculante disponible electrónicamente?			
X.81	¿Perciben las autoridades aduaneras derechos por la emisión de una información vinculante?			
X.82	¿Existen normas claras para la percepción de derechos?			
X.83	¿Se han establecido mecanismos adecuados para proteger la información de naturaleza confidencial y/o comercialmente sensible durante los procesos de emisión de información vinculante?			
X.84	¿Pueden los solicitantes pedir la protección de la información de naturaleza confidencial y/o comercialmente sensible suministrada en apoyo de la solicitud de información vinculante?			
X.85	¿Puede anularse la información vinculante emitida por las autoridades aduaneras?			

X.86	¿Existen normas claras para anular una información vinculante?			
X.87	¿Se han establecido procedimientos y responsabilidades claros para la anulación de una información vinculante?			
X.88	Cuando el retiro/la revocación/la modificación de un información vinculante tenga consecuencias desfavorables para el solicitante, ¿puede prorrogarse la información vinculante por un plazo determinado?			
X.89	Cuando se retira/revoca/modifica una información vinculante, ¿toman en consideración las autoridades aduaneras la posibilidad de que los solicitantes queden en una situación desfavorable no prevista?			
X.90	¿Facilitan las autoridades aduaneras el acceso a las decisiones y opiniones de la secretaría de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)?			
X.91	¿Facilitan las autoridades aduaneras el acceso a las decisiones y opiniones de otras administraciones de aduanas?			
X.92	¿Se aplica la clasificación arancelaria de manera uniforme en toda la administración de aduanas?			
	Recursos y revisión			
X.93	¿Están claramente definidos los procedimientos de recurso?			
X.94	¿Son los procedimientos de recurso fácilmente accesibles para todas las partes?			
X.95	¿Existe un órgano de apelación dedicado específicamente a cuestiones aduaneras?			
X.96	¿Se ha designado un defensor del cliente (ombudsman) o un órgano similar para mediar en las cuestiones aduaneras y/o resolverlas?			
X.97	¿Se han establecido mecanismos de recurso y revisión internos?			
X.98	¿Son independientes los mecanismos de recurso y revisión internos?			
X.99	¿Se han establecido mecanismos de recurso y revisión externos?			
X.100	¿Son independientes los mecanismos de recurso y revisión externos?			
X.101	¿Se han establecido diferentes instancias de recurso?			
X.102	¿Se han establecido disposiciones relativas a la interposición de un primer recurso ante las autoridades aduaneras?			

X.103	¿Se han establecido disposiciones relativas a la interposición de un nuevo recurso ante una autoridad independiente de las aduanas?			
X.104	¿Se han establecido disposiciones relativas a un derecho de recurso definitivo ante una autoridad judicial?			
X.105	¿Se exige que los recursos se presenten por escrito?			
X.106	¿Están sujetos los procesos de recurso a plazos específicos?			
X.107	¿Exigen las autoridades aduaneras que se aporten las pruebas en el momento de interponerse el recurso?			
X.108	¿Pueden concederse el levante de las mercancías mientras se resuelve el recurso?			
X.109	¿Se exige una fianza u otra forma de garantía?			
X.110	¿Se han establecido directrices y condiciones para el cálculo de la fianza o garantía?			
X.111	Las decisiones definitivas de las autoridades aduaneras, ¿son adoptadas sin dilación?			
X.112	Las autoridades aduaneras, ¿notifican por escrito la resolución dictada sobre un recurso?			
X.113	¿Comunican las autoridades aduaneras los motivos por los que desestima un recurso?			
X.114	¿Informan las autoridades aduaneras al apelante de su derecho de interponer otros recursos?			
X.115	¿Publican y divulgan las autoridades aduaneras los gastos en que se puede incurrir al hacer uso de los mecanismos de recurso y revisión?			
X.116	De admitirse un recurso, ¿se devuelve la totalidad de los gastos?			
	Cooperación externa, comunicación y asociación	Sí	No	Comentarios/Observaciones
X.117	¿Se comunica a las partes interesadas información sobre los pertinentes: <ul style="list-style-type: none"> • acuerdos multilaterales • acuerdos bilaterales • acuerdos regionales? 			
X.118	¿Existe cooperación entre las autoridades aduaneras y los pertinentes interesados externos?			
X.119	¿Se ofrecen al público/las partes interesadas posibilidades adecuadas de consulta?			

X.120	¿Se ofrecen al público/las partes interesadas posibilidades adecuadas de obtener información de retorno?			
X.121	¿Recurren las autoridades aduaneras a los medios de comunicación para divulgar la información pertinente?			
X.122	¿Han establecido las autoridades aduaneras: <ul style="list-style-type: none"> • una oficina/dependencia encargada de la comunicación • una oficina/dependencia de relaciones públicas? 			
X.123	¿Se han establecido mecanismos formales de consulta y/o cooperación entre las autoridades aduaneras y la comunidad comercial?			
X.124	¿Se basan los mecanismos formales de consulta y/o cooperación en memorandos de entendimiento?			
X.125	¿Se han establecido mecanismos informales de consulta y/o cooperación?			
X.126	¿Se basan los mecanismos informales de consulta y/o cooperación en memorandos de entendimiento?			
	Integridad	Sí	No	Comentarios/Observaciones
X.127	¿Es el país signatario de la Declaración de Arusha revisada de la OMA?			
X.128	¿Se imparte formación a todo el personal de aduanas en cuestiones relativas a la integridad?			
X.129	¿Han elaborado y aplican las autoridades aduaneras un Código de Conducta/Código de Ética?			
X.130	¿Se refuerzan periódicamente las disposiciones del Código de Conducta en relación con todo el personal?			
X.131	¿Se han establecido directrices para definir y documentar claramente el ejercicio de la potestad discrecional?			
X.132	¿Proporcionan los sistemas y procesos vigentes oportunidades para el ejercicio indebido de la potestad discrecional?			
X.133	¿Existe la rendición de cuentas por los actos y/o el ejercicio de la potestad discrecional?			
X.134	¿Se han establecido controles de auditoría interna adecuados para supervisar el ejercicio por los funcionarios de sus facultades discrecionales?			
X.135	¿Se han elaborado estándares de desempeño para las aduanas?			
X.136	¿Son realistas los estándares de desempeño?			

X.137	¿Se han establecido cartas de servicios al cliente?			
X.138	¿Son realistas las cartas de servicios al cliente?			
X.139	¿Están los estándares de servicios respaldados por sistemas, procedimientos y recursos adecuados?			
X.140	¿Conocen los funcionarios de aduanas los estándares de servicio y desempeño?			
X.141	¿Se han publicado las cartas de servicios y/o desempeño?			
X.142	¿Están las cartas de servicios y/o de desempeño expuestas en todos los lugares de trabajo de la aduana?			
X.143	¿Están las cartas de servicios y/o de desempeño expuestas en todos los sitios públicos?			
X.144	¿Responde la aduana sin dilación a todas las reclamaciones presentadas?			

Principales textos de consulta (lista no exhaustiva*)

En relación con el artículo X del GATT

Transparencia y previsibilidad

- Capítulo 9 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado

Revisión y recursos

- Capítulo 10 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado

En relación con el artículo VIII del GATT

Derechos y gravámenes

- Capítulos 3 y 9 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado

Procedimientos y formalidades

- Capítulos 3 y 6 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado
- Modelo de Datos Aduaneros de la OMA
- Directrices de la OMA relativas a la gestión del riesgo, indicadores/perfiles de riesgo
- Estudio de la OMA sobre el tiempo de despacho
- Directrices de la OMA sobre despacho inmediato

Cooperación con otros organismos e interlocutores extranjeros

- Capítulos 3 y 6 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado
- Convenio de Nairobi, modelo de acuerdo bilateral revisado de la OMA, Convenio de Johannesburgo

Máxima utilización de las tecnologías de la información

- Capítulo 7 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado
- Recomendaciones de la OMA (por ejemplo, RUE, utilización de EDIFACT/Naciones Unidas)
- EDIFACT, UNTDED/Naciones Unidas
- Compendio de la OMA de informatización aduanera

En relación con el artículo V del GATT

Tránsito aduanero

- Anexo específico E.1 del Convenio de Kyoto revisado
- Convenios de Estambul/ATA

Otros textos de consulta comúnmente utilizados

- Manual de la OMA de criterios de referencia
- Directrices de la OMA en materia de integridad, Convenio de Arusha revisado
- Manual del Banco Mundial sobre modernización de las aduanas
- Principios Rectores para las Aduanas de la CCI

* En particular, las notas explicativas, como las Directrices de aplicación del Convenio de Kyoto revisado a las que convendría hacer referencia juntamente con sus disposiciones.

ANEXO III

IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES Y PRIORIDADES EN MATERIA DE FACILITACIÓN ADUANERA

CUESTIONARIO E INVENTARIO DE AUTOEVALUACIÓN⁵²

Publicación de reglamentos comerciales

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?	• Sí, plenamente	• Sí, parcialmente (especificar)	• No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

Publicación de las disposiciones sobre sanciones

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?	Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

Publicación en Internet de i) los reglamentos comerciales y ii) de las prescripciones para la importación de mercancías

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?	Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

⁵² ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO. TN/TF/W/59. 2005. Grupo de Negociación sobre Facilitación de Comercio de la OMC. *Identificación de necesidades y prioridades en materia de facilitación aduanera. Cuestionario e inventario de autoevaluación.*

Notificación de los reglamentos comerciales

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

Establecimiento de servicios de información/centros nacionales de información únicos/centros de información

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

Intervalo entre la publicación de los reglamentos comerciales y su entrada en vigor

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

Consultas previas a las partes interesadas/el sector privado sobre las nuevas normas y reglamentos propuestos

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....

No discriminación en la elaboración, la aplicación y los efectos de los procedimientos y formalidades impuestos en relación con la exportación e importación sobre las mercancías

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....

Examen periódico de las formalidades y los requisitos relacionados con la importación y la exportación

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....

Reducción/Limitación de formalidades y requisitos relacionados con la importación y la exportación

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....

Utilización de normas internacionales para reducir al mínimo/armonizar las formalidades y requisitos de documentación relativos a la importación/exportación

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....

.....

Código aduanero uniforme

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....

.....

Aceptación de la información comercialmente disponible y de copias de documentos

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....

.....

Automatización de los procedimientos de aduana y de otros organismos para la importación y la exportación

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....

.....

Ventanilla única / Presentación una sola vez

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

Eliminación de la inspección previa a la expedición

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

Eliminación de la obligación de utilizar agentes de aduanas

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

Prohibición del requisito de transacciones consulares

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....

.....
.....

Comerciantes autorizados

- ¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No
- Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación?

Sí	No
----	----
- En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?
.....
.....

Auditoría posterior al despacho

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación?

Sí	No
----	----

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?
.....
.....

Separación de los procedimientos de levante y despacho

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación?

Sí	No
----	----

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?
.....
.....

Procedimientos rápidos de levante basados en la presentación de documentos simplificados y mecanismo para verificar con posterioridad al despacho los documentos y los derechos pagaderos

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación?

Sí	No
----	----

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su

.....
.....
Promoción de los acuerdos de tránsito regionales

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....
Despacho simplificado y preferencial para determinadas mercancías

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....
Limitación de inspecciones y controles de las mercancías en tránsito

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

.....
.....
Precintos

¿Se ha aplicado ya esta medida en su país/territorio aduanero?

Sí, plenamente	Sí, parcialmente (especificar)	No

Si la medida no se ha aplicado (o sólo parcialmente), ¿necesitaría asistencia técnica/apoyo a la creación de capacidad para su aplicación? Sí No

En tal caso, ¿qué tipo de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad necesitaría para su aplicación?

ANEXO IV

INVENTARIO DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS REGIONALES⁵³

I. INTRODUCCION

II. LISTA DE PAISES INCLUIDOS

III. INVENTARIO DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS

1. ENTRADA DE MERCANCÍAS

- 1.1 Trámites comunes
 - 1.1.1 Trámites previos a la llegada de las mercancías
- 1.1.2 Llegada y descarga de las mercancías
 - 1.1.3 Almacenamiento temporal
 - 1.1.4 Operadores
 - 1.1.5 Declaración
 - 1.1.6 Procedimiento de despacho
 - 1.1.7 Valoración de mercancías
 - 1.1.8 Levante o retirada de las mercancías
 - 1.1.9 Revisión y reclamación
 - 1.1.10 Información de la Aduana
- 1.2 Trámites especiales
 - 1.2.1 Sustitución de mercancías durante el período de garantía
 - 1.2.2 Importación temporal para reexportación en el mismo estado
 - 1.2.3 Admisión temporal para perfeccionamiento activo
- 1.2.4 Depósitos aduaneros
 - 1.2.5 Efectos personales de viajeros
- 1.2.6 Mensajería ("Couriers")

2. SALIDA DE MERCANCÍAS

- 2.1 Trámites comunes
 - 2.1.1 Exportación
 - 2.1.2 Exportación temporal para reimportación en el mismo estado
 - 2.1.3 Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo
- 2.1.4 Drawback o devolución de derechos
- 2.1.5 Reposición con franquicia arancelaria

3. TRANSITO Y ZONAS FRANCAS

- 3.1 Trámites comunes
 - 3.1.1 Tránsito
 - 3.1.2 Zonas Francas

⁵³ Elaborado a partir de la "Guía de Hemisférica de Procedimientos Aduaneros. FTAA.TNC/cbf/w/03/Rev.7, 22 de enero de 2001.

I. INTRODUCCION

Este documento contiene información básica sobre los procedimientos aduaneros vigentes hasta el año 2000 de once de los doce países miembros de la ALADI (los mismos se detallan en la sección II).

II. LISTA DE PAISES INCLUIDOS

ARGENTINA
BOLIVIA
BRASIL
CHILE
COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO
PARAGUAY
PERU
URUGUAY
VENEZUELA

III. INVENTARIO DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS

1. ENTRADA DE MERCANCÍAS

1.1. TRAMITES COMUNES

1.1.1 Trámites previos a la llegada de las mercancías.

En algunos países de la ALADI cuando una persona o una empresa desea importar una mercancía, es necesario que éstos realicen determinados trámites ante la Aduana o ante otros organismos. A continuación se describen algunos de estos trámites y los países en que son requeridos.

1.1.1.1.- La importación de mercancías está sujeta a la obtención de una licencia o permiso antes de iniciar los trámites de importación; la licencia o permiso es emitida por el Ministerio de Comercio Exterior o el Banco Central.

a) En los siguientes países la licencia se requiere con carácter general para cualquier importación:

ECUADOR

b) En cambio, en estos otros países la licencia sólo es exigida cuando se trata de importar algunas mercancías que están sometidas a ciertas restricciones:

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	VENEZUELA
COLOMBIA	

1.1.1.2.- Los siguientes países tienen establecidas restricciones cuantitativas para la importación de algunos productos a través de un sistema de cuotas o cupos que, generalmente, administran las autoridades del Ministerio de Comercio Exterior:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BRASIL	ECUADOR	URUGUAY
CHILE	MEXICO	VENEZUELA

1.1.1.3.- Un reducido número de países han contratado a empresas de verificación para la comprobación de las características de las mercancías que van a ser importadas en dichos países. La actuación de estas empresas se realiza, con carácter obligatorio, en el país en que se encuentran las mercancías para ser exportadas al país de importación; el importador es quien debe comunicar la naturaleza de la operación y solicitar la intervención de las compañías. Estas emiten un certificado de inspección previa a la expedición que es exigido por la Aduana como documento necesario para efectuar el despacho o trámites de importación. Actualmente el certificado de inspección previa a la expedición es exigido en:

ARGENTINA	ECUADOR	PERU
BOLIVIA	PARAGUAY	

1.1.1.4.- La mayoría de los países han suprimido la exigencia de que sus oficinas consulares controlen, mediante el correspondiente visado, los Manifiestos de carga destinados a sus respectivos países. No obstante, en la actualidad es exigido aún en:

PARAGUAY

1.1.2 Llegada y descarga de mercancías.

Los medios de transporte que llegan al territorio de un país deben someterse a la potestad o control aduaneros. En virtud de esta potestad los responsables o representantes de los medios de transporte que llegan del extranjero están obligados a presentar una declaración general de carga o Manifiesto. En esta sección se examina la forma en que esta obligación es cumplida en cada uno de los países del Hemisferio.

1.1.2.1.- Es obligatoria la presentación del Manifiesto a la Aduana en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

1.1.2.2.- Los siguientes países aceptan que la información contenida en el Manifiesto se pueda enviar a la Aduana antes de la llegada del vehículo:

a) Mediante transporte por vía aérea:

ARGENTINA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE (sólo courier)	URUGUAY

b) Mediante transporte por vía marítima:

ARGENTINA	PERU
BRASIL	URUGUAY
PARAGUAY	VENEZUELA

c) Mediante transporte por vía terrestre:

ARGENTINA	PARAGUAY
BRASIL	PERU

d) Mediante transporte por vía fluvial:

ARGENTINA	PARAGUAY
BRASIL	PERU

1.1.2.3.- Esta información puede enviarse, por vía electrónica, a las Aduanas de:

ARGENTINA	PARAGUAY
BRASIL (sólo aéreo)	PERU
CHILE (sólo courier)	URUGUAY
COLOMBIA	(marítima/aérea)

1.1.2.4.- El Manifiesto debe presentarse a la Aduana en los siguientes plazos:

ARGENTINA	Llegada
BOLIVIA	Llegada
BRASIL	Llegada
CHILE	24 horas
COLOMBIA	Antes de iniciar el descargue de la mercancía
ECUADOR	Llegada
MEXICO	Llegada
PARAGUAY	Llegada (2 horas vía aérea)
PERU	24 horas
URUGUAY	24 horas
VENEZUELA	Llegada

1.1.2.5.- En ocasiones, una vez efectuada la descarga, el número de bultos no coincide con el que se ha declarado en el Manifiesto. En este caso pueden darse las siguientes situaciones:

a) Generalmente, los países aceptan la corrección de los datos relativos a la falta de bultos a la descarga en las siguientes condiciones: El transportista o su representante debe comunicar a la Aduana los motivos de la falta de bultos y la Aduana concede un plazo para que presente las correspondientes pruebas. Se consideran causas aceptables para la falta de bultos, algunas de las siguientes, siempre que se justifiquen: el envío por error a otro destino diferente, el hecho de no haber sido cargados en el lugar de embarque o haber sufrido pérdida durante el transporte.

ARGENTINA	ECUADOR
-----------	---------

BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

b) También el exceso de bultos comprobado a la descarga puede ser corregido manifestando a la Aduana las causas que lo han producido y aportando, dentro de un plazo establecido, las pruebas que acrediten que dichas causas son ciertas:

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

c) Si la falta de bultos no es justificada adecuadamente, la autoridad competente aplicará las disposiciones vigentes sobre la materia e incluso puede considerar que los bultos faltantes se han introducido de contrabando.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

d) Asimismo, cuando los bultos descargados en exceso no son debidamente justificados, la autoridad competente puede imponer sanciones, incluido el comiso de los bultos sobrantes.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

1.1.3 Almacenamiento temporal.

Se denomina almacenamiento temporal o provisorio a la situación en que permanecen las mercancías procedentes del exterior, desde que llegan al territorio de un país, hasta que el consignatario solicita a la Aduana un destino aduanero para ellas.

1.1.3.1 .- En los siguientes países el almacenamiento temporal está autorizado en sitios de almacenamiento, locales o almacenes, dentro o fuera del recinto del puerto o aeropuerto de llegada de las mercancías:

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

1.1.3.2 .- Algunos países permiten que el importador pueda trasladar sus mercancías a sus propios locales y permanecer en ellos durante el plazo que la normativa general establezca para el almacenamiento temporal, es decir, hasta que el importador solicite un destino aduanero para las mercancías.

CHILE	PARAGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

1.1.3.3.- Algunos países sólo autorizan el almacenamiento en los locales del importador, con carácter excepcional, en determinadas circunstancias y/o de acuerdo con la naturaleza de las mercancías. Así es en:

ARGENTINA	PARAGUAY
BOLIVIA	PERU
COLOMBIA	VENEZUELA
ECUADOR	

1.1.3.4 .- En los siguientes países sólo se autoriza que las mercancías se trasladen a las instalaciones del importador para su almacenamiento temporal, cuando se trata de empresas previamente autorizadas por la Aduana:

ARGENTINA	URUGUAY
BOLIVIA	VENEZUELA
PARAGUAY	

1.1.3.5 .- El plazo de almacenamiento temporal, es decir, el plazo que tiene el consignatario para solicitar un destino aduanero varía de un país a otro. Incluso, dentro de algunos países, el plazo varía según se trate de tráfico marítimo, terrestre o aéreo; también puede ser distinto si los locales están dentro o fuera del recinto del puerto o aeropuerto. Los siguientes párrafos resumen las distintas situaciones:

a) Dentro de los recintos portuarios o de aeropuertos el plazo es de (en días):

ARGENTINA	15-25 días
BOLIVIA	60
BRASIL	90
CHILE	90
COLOMBIA	5 (marítimo) y 2 (aéreo)
ECUADOR	15
MEXICO	3 días (mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radioactivas o corrosivas, así como las mercancías perecederas o de fácil descomposición y animales vivos) 2 meses en los demás casos
PARAGUAY	15
PERU	30
URUGUAY	30
VENEZUELA	35

b) Fuera de los recintos portuarios o de aeropuertos el plazo es de (en días):

ARGENTINA	15-25 días
BOLIVIA	60
BRASIL	120
CHILE	90
COLOMBIA	2 meses
ECUADOR	15
PARAGUAY	15
PERU	30
URUGUAY	30
VENEZUELA	35

1.1.3.6 .- Cuando el consignatario o su representante no han presentado a la Aduana, dentro del plazo establecido, una declaración para solicitar un destino aduanero, las mercancías incurren en abandono por mandato expreso de la normativa vigente (abandono legal). Así lo establece la legislación de

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

1.1.3.7 .- En el supuesto del numeral anterior, la legislación de algunos países prevé que se imponga una sanción de multa al consignatario. Es el caso de:

COLOMBIA	ECUADOR
----------	---------

1.1.3.8.- Los siguientes países autorizan a algunas empresas privadas para almacenar temporalmente mercancías propias y/o de cualquier persona o empresa:

CHILE
COLOMBIA
ECUADOR

PERU
URUGUAY

1.1.4 Operadores.

La realización de las operaciones aduaneras implica, en la mayoría de los países, la intervención de varias personas u operadores económicos como los transportistas, los agentes/despachantes de aduanas, las entidades recaudadoras, etc. Esta sección no incluye los operadores cuya actividad no es específicamente aduanera sino que se refiere directamente a una operación económica; por ejemplo, el transporte, el seguro, el financiamiento y la cobranza de cantidades de dinero. De manera que solamente hace referencia a los agentes/despachantes de aduanas cuya única razón de ser es la existencia de una operación aduanera en la que actúan en nombre y/o representación de los consignatarios de las mercancías.

1.1.4.1 .- No obstante lo anterior, los siguientes países requieren, como condición previa a la iniciación de los trámites para solicitar un destino aduanero, que el transportista o el desconsolidador de carga otorgue al consignatario o a su representante la autorización expresa para iniciar dichos trámites o disponer de las mercancías.

PARAGUAY

1.1.4.2 .- La intervención de un agente/despachante de aduanas es obligatoria para realizar los trámites ante la autoridad aduanera. Se exceptúan generalmente las mercancías que los viajeros llevan consigo y que no tengan carácter comercial o se destinen al comercio. Es el caso de los siguientes países:

BOLIVIA	MEXICO
CHILE	PARAGUAY
COLOMBIA	URUGUAY
ECUADOR	VENEZUELA

1.1.4.3 .- La intervención de agentes/despachantes de aduana es opcional pudiendo realizar los trámites el importador siempre que cumpla con los requisitos o formalidades establecidos por la Aduana en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA
BRASIL	PERU

1.1.4.4 .- En los siguientes países, los envíos inferiores a un monto determinado pueden ser tramitados por el importador incluso cuando la legislación establece la intervención obligatoria de agentes/despachantes de aduanas para el resto de las operaciones que excedan de dicho monto.

BOLIVIA	ECUADOR
CHILE	MEXICO
COLOMBIA	PERU

1.1.4.5 .- En los siguientes países el importador tiene que estar inscrito en un registro de importadores como requisito para importar. Esta obligación es independiente de que exista o no en el país un censo fiscal o registro único de contribuyentes (RUC, RTN, RUT, CGC, LT, etc.):

ARGENTINA	ECUADOR	PARAGUAY
BRASIL	MEXICO	URUGUAY

1.1.4.6 .- La Aduana de los siguientes países exige que, en el formulario de declaración aduanera, el importador haga constar el número o registro único de contribuyentes (RUC, RTN, RUT, CGC, LT, RIF, etc.):

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY

BRASIL
CHILE

MEXICO
PARAGUAY

VENEZUELA

1.1.5 Declaración.

La declaración aduanera es el acto por el cual el consignatario y/o el importador de las mercancías manifiesta su deseo o intención de dar a éstas un destino aduanero previsto por la ley del país, afirma que reúne los requisitos establecidos para dicho régimen y se obliga a cumplir las obligaciones derivadas de su declaración.

La declaración contiene información relativa al comprador, vendedor extranjero, la transacción comercial, la mercancía y toda la que es necesaria para verificar la cantidad, calidad, naturaleza y origen de las mercancías con el fin de determinar los tributos establecidos para la importación de las mercancías a que se refiere la declaración.

De acuerdo a las normas de algunos países, tiene naturaleza y efectos jurídicos de declaración jurada o de documento público fiscal.

La declaración aduanera se realiza en formularios o a través de medios informáticos aprobados por el país de importación. En esta sección se resumen las principales características de la declaración y de su tramitación referidas a las importaciones de carácter comercial, sin perjuicio de los regímenes particulares que se incluyen en otras secciones de esta guía.

1.1.5.1.- Los formularios de declaración se proveen a los operadores económicos de muy diversas formas según los países. Estas son las principales modalidades agrupadas por países:

a) Solamente la Aduana puede vender o suministrar los formularios de declaración:

BOLIVIA

URUGUAY

b) Los formularios se pueden encargar a imprentas autorizadas por la Aduana:

-

c) La impresión de los formularios se puede encargar a cualquier empresa legalmente establecida:

ARGENTINA
CHILE
PARAGUAY

PERU
VENEZUELA

d) Los operadores económicos adquieren los formularios de otra manera distinta de las descritas en los párrafos anteriores:

COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO

1.1.5.2.- En los siguientes países el formulario para la declaración aduanera consta de una sola página, sin perjuicio de las hojas complementarias que se necesiten:

ARGENTINA
CHILE
COLOMBIA
MEXICO

PARAGUAY
PERU
URUGUAY

1.1.5.3.- En los siguientes países el formulario de declaración aduanera tiene un original y tres o más copias (una de las cuales es para el importador o consignatario):

ARGENTINA
BOLIVIA
CHILE

COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO

PERU
URUGUAY
VENEZUELA

1.1.5.4 .- Los siguientes países utilizan un formulario o documento único de declaración para el despacho de mercancías en su territorio con independencia de cual sea el destino aduanero que el consignatario quiera dar a las mismas:

ARGENTINA	ECUADOR	PARAGUAY
CHILE	MEXICO	PERU
COLOMBIA		

1.1.5.5.- En los siguientes países la declaración aduanera se realiza sólo a través de medios informáticos:

-

1.1.5.6.- En los siguientes países la declaración aduanera se realiza en forma mixta (formulario y medios informáticos).

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

1.1.5.7.- El formulario de declaración puede ser llenado o completado por medios electrónicos en:

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

1.1.5.8 .- Los datos de la declaración pueden ser enviados a la Aduana por medios electrónicos en:

ARGENTINA	MEXICO
BRASIL	PARAGUAY
CHILE	PERU
COLOMBIA	URUGUAY

1.1.5.9.- Los datos de la declaración:

a) pueden ser enviados a la Aduana antes de la llegada de la mercancía en:

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	MEXICO
BRASIL	PARAGUAY
CHILE	PERU
COLOMBIA	URUGUAY

b) deben ser enviados a la Aduanas antes de la llegada de la mercancía en:

-

1.1.5.10.- En los siguientes países las declaraciones deben presentarse en las oficinas autorizadas por la Aduana para su registro manual o automatizado:

ARGENTINA	MEXICO	PERU
BOLIVIA	PARAGUAY	URUGUAY
COLOMBIA		VENEZUELA

1.1.5.11.- Los siguientes países requieren que los importadores o sus representantes incluyan en la declaración la determinación o liquidación de los tributos. Esta liquidación sirve de base para el pago de los impuestos o tributos, sin perjuicio de la facultad que tiene la Aduana para comprobar dicha liquidación.

ARGENTINA	ECUADOR
-----------	---------

BOLIVIA	MEXICO
BRASIL	PARAGUAY
CHILE	PERU
COLOMBIA	VENEZUELA

1.1.5.12.- Los datos declarados por el importador o su representante deben ser refrendados o respaldados por documentos que apoyen su veracidad. Los siguientes países requieren que la declaración vaya acompañada o respaldada por la factura comercial y el conocimiento de embarque o guía aérea.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

1.1.5.13.- La declaración debe ir acompañada o respaldada por certificados tales como los certificados de origen y/o certificados técnicos, según el régimen arancelario/fiscal y la naturaleza de la mercancía.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

1.1.5.14.- Los siguientes países exigen que el importador presente como requisito previo para la importación, otros documentos tales como un certificado de cumplimiento con la administración fiscal o con otras agencias como la del Seguro Social.

PARAGUAY
URUGUAY

1.1.5.15.- Los siguientes países requieren que la factura comercial haya sido visada por sus autoridades consulares en el país de origen o procedencia de la mercancía.

PARAGUAY

1.1.5.16.- En los siguientes países se exige que el importador firme la declaración aduanera, sin posibilidad de delegación o representación:

URUGUAY

1.1.5.17.- En los siguientes países se permite o acepta que la declaración aduanera sea firmada por el importador o su representante.

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
COLOMBIA	VENEZUELA (importador)

1.1.5.18.- En los siguientes países se exige solamente la firma del representante del importador.

CHILE	MEXICO	VENEZUELA
-------	--------	-----------

1.1.5.19.- La Aduana requiere que la firma del declarante (el importador o su representante) sea certificada o verificada por una entidad bancaria o por una autoridad competente.

ARGENTINA	PARAGUAY
-----------	----------

1.1.5.20.- Los importadores pueden designar a un agente/despachante de aduanas u otra persona para que les represente ante la Aduana. La prueba de esta representación es requerida para cada operación en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA
BRASIL	PARAGUAY

CHILE

1.1.5.21.- En los siguientes países, el importador puede autorizar a los agentes/despachantes de aduana o a otra persona para que le represente con carácter general ante la Aduana. Esta representación subsiste hasta que sea expresamente revocada por el importador.

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PERU
BRASIL	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

1.1.6 Procedimiento de despacho.

Los despachos aduaneros comprenden el conjunto de acciones que realizan los operadores económicos y la Aduana con el fin de cumplir los requisitos y formalidades para someter una mercancía a un régimen aduanero.

La Aduana examina las declaraciones presentadas o enviadas por el importador o su representante principalmente para asegurarse de que los datos son suficientes para identificar la operación y las mercancías y para determinar los tributos; además se comprueba que sean consistentes entre sí. La declaración no produce efectos hasta que sea aceptada a trámite por la Aduana por reunir la información necesaria.

1.1.6.1.- En el caso de que aparezcan inconsistencias o cuando los datos son insuficientes, la Aduana puede devolver la declaración al importador o su representante para que la rectifique, presente una nueva o aporte los datos que faltan.

a) En los siguientes países, sólo puede ser rechazada una vez indicando todas las deficiencias observadas.

-

b) La declaración puede ser rechazada por la Aduana tantas veces como sea necesario hasta que la información esté completa y sea consistente.

ARGENTINA	CHILE	PARAGUAY
BOLIVIA	COLOMBIA	PERU
BRASIL	ECUADOR	URUGUAY

1.1.6.2.- Los datos de la declaración son introducidos al sistema de la Aduana que les asigna un número de manera secuencial mediante sistemas electrónicos. Esto es así tanto si los datos son introducidos por los empleados de aduana como si los transmiten los importadores o los agentes/despachantes de aduana.

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	

1.1.6.3.- Los datos de la declaración, aún cuando hayan sido aceptados por la Aduana, pueden ser modificados por el importador o su representante.

a) En los siguientes países todos los datos pueden ser modificados:

URUGUAY

b) En los siguientes países solo ciertos datos pueden ser modificados:

ARGENTINA	MEXICO
BRASIL	PARAGUAY
CHILE	PERU
COLOMBIA	

c) En los siguientes países los datos pueden ser modificados en cualquier momento

CHILE

d) En los siguientes países los datos pueden ser modificados, antes de que la Aduana haya notificado su intención de efectuar el reconocimiento físico de las mercancías incluidas en la declaración.

ARGENTINA

MEXICO

URUGUAY

e) En los siguientes países los datos pueden modificarse, incluso después de que las mercancías hayan sido retiradas de los locales o almacenes sometidos al control aduanero.

CHILE

COLOMBIA

MEXICO

1.1.6.4.- En los siguientes países, los datos de la declaración, una vez que hayan sido aceptados por la Aduana, no pueden ser modificados:

ECUADOR

VENEZUELA

1.1.6.5.- La Aduana puede decidir que las mercancías a que se refiere una declaración sean revisadas o comprobadas físicamente. El tratamiento difiere de un país a otro y se dan las siguientes situaciones:

a) En todos los casos las mercancías son revisadas o reconocidas físicamente:

VENEZUELA

b) Sólo se reconocen físicamente las que decida el vista (inspector, aforador) o el jefe de los vistas.

PARAGUAY

c) Las que resultan seleccionadas por el sistema en forma aleatoria.

BOLIVIA

PARAGUAY

ECUADOR

URUGUAY

d) Las que el sistema informático selecciona en base a análisis de riesgo automatizado y combinado o no con factores aleatorios.

ARGENTINA

ECUADOR

BOLIVIA

MEXICO

BRASIL

PARAGUAY

CHILE

PERU

COLOMBIA

URUGUAY

e) Las que resultan seleccionadas en base a criterios distintos de los mencionados en los párrafos anteriores.

ARGENTINA

PARAGUAY

CHILE

PERU

COLOMBIA

URUGUAY

1.1.6.6.- La realización del reconocimiento físico, a veces no está regulada en cuanto al lugar, el tiempo o la forma en que debe llevarse a cabo. Estas son las principales situaciones que se presentan:

a) En cuanto al lugar, el reconocimiento físico (o verificación) sólo se puede realizar dentro de los puertos aéreos, terrestres, marítimos y/o fluviales.

MEXICO

b) Se puede realizar en almacenes o bodegas autorizadas situadas dentro o fuera de los puertos aéreos, terrestres, marítimos y/o fluviales, a las que pueden trasladarse las mercancías de cualquier consignatario.

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

c) Algunos países autorizan que el reconocimiento físico se realice en los locales o instalaciones del importador dentro o fuera de los puertos aéreos, terrestres, marítimos y fluviales.

ARGENTINA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

d) En cuanto al tiempo, algunos de los países autorizan que el reconocimiento o verificación se realice tanto en horarios oficiales de funcionamiento de la Aduana como en horas especiales habilitadas para estos fines o durante horas extraordinarias.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BRASIL	ECUADOR	URUGUAY
CHILE	MEXICO	VENEZUELA

e) Los siguientes países sólo permiten que el reconocimiento se realice durante el horario oficial de la Aduana:

BOLIVIA

f) Con independencia del lugar y del horario en que se realice, algunos países establecen un plazo para la verificación. Este plazo suele contarse a partir de la aceptación y registro de la declaración.

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	MEXICO
BRASIL	URUGUAY
CHILE	VENEZUELA
COLOMBIA	

g) En el caso de que el reconocimiento se realice fuera del horario oficial de la Aduana y/o en los locales del importador, son por cuenta de éste los gastos ocasionados por el desplazamiento y/o por el tiempo extraordinario dedicado por el/los funcionarios.

ARGENTINA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
COLOMBIA	VENEZUELA

1.1.6.7.- A través del aforo, que incluye tanto la comprobación documental como el reconocimiento físico y la valoración, la Aduana se asegura de que los datos declarados por el importador son verdaderos y que coinciden con las características de las mercancías. También puede ocurrir que se aprecien diferencias en cuanto a la cantidad, calidad, valor, origen u otras que afectan al monto de los tributos determinados y/o pagados por el importador o su representante. En este caso la autoridad aduanera puede modificar la liquidación de los tributos en determinadas condiciones.

a) Haciendo constar, en un acta o documento equivalente, los hechos y fundamentos que justifican el cambio en la liquidación o la imposición de una sanción.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

b) La Aduana está obligada a notificar los cambios al importador o su representante dentro de un plazo establecido y conforme a las normas de procedimiento del país.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

c) El importador tiene derecho, en todos los casos a reclamar, dentro del plazo establecido, los cambios notificados por la Aduana.

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

1.1.6.8.- Todos los países gravan la importación de mercancías extranjeras con los derechos establecidos en la tarifa arancelaria o arancel de aduanas y, además, con los mismos impuestos al consumo que gravan los productos nacionales de naturaleza y características semejantes a los importados. Tradicionalmente el pago de los derechos e impuestos se hacía después de que la Aduana comprobaba la exactitud de los datos y que estos coincidían con las mercancías reconocidas; en todo caso, antes de la retirada o levante de estas de los almacenes o recintos sometidos al control de la Aduana.

En la actualidad el pago se puede hacer en distintos momentos del procedimiento y de diferentes formas según el país de que se trate.

a) Antes de la llegada de la mercancía al punto de introducción en el país de entrada.

ARGENTINA	COLOMBIA
BOLIVIA	MEXICO
CHILE	PERU

b) Antes de presentar la declaración a la Aduana.

ARGENTINA	PARAGUAY
MEXICO	URUGUAY

c) Necesariamente antes de la aceptación por la Aduana.

BRASIL	URUGUAY
--------	---------

d) Después de presentar la declaración y antes de que la Aduana realice el aforo de las mercancías.

CHILE	COLOMBIA	PERU
-------	----------	------

e) Después del aforo de las mercancías.

BOLIVIA	PARAGUAY
ECUADOR	VENEZUELA

f) En la Caja de la Aduana personalmente o enviando cheque u otra forma de pago.

COLOMBIA	ECUADOR	PARAGUAY
----------	---------	----------

g) En Bancos autorizados.

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	MEXICO
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

h) Compensándolo con otros créditos tributarios reconocidos por la Hacienda pública en favor del importador.

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
COLOMBIA	PERU
ECUADOR	VENEZUELA

1.1.7 Valoración de mercancías

La valoración de las mercancías es una de las fases esenciales del procedimiento de despacho y consiste en la determinación de su valor como base para el cálculo de los derechos e impuestos que afectan al ingreso o salida de mercancías de un país. Los países utilizan diferentes métodos de valoración como el Acuerdo relativo a la aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (en adelante, el "Acuerdo de Valoración de la OMC"), la Definición de Valor de Bruselas, listas de precios mínimos o referenciales y otros.

1.1.7.1.- Los siguientes países aplican el Acuerdo de Valoración de la OMC.

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BRASIL	ECUADOR	PERU
CHILE	MEXICO	URUGUAY

1.1.7.2.- Los siguientes países utilizan la definición del valor de Bruselas:

VENEZUELA

1.1.7.3.- Los siguientes países utilizan otro sistema de valoración:

BOLIVIA	PERU
---------	------

1.1.7.4.- Dentro de los países que utilizan como base de valoración el Acuerdo de Valoración de la OMC, existen diferentes grados de aplicación; también ocurre que algunos países que no aplican formalmente este Código cumplen parcialmente con el contenido de sus artículos. En este numeral se consideran las principales situaciones: aplicación total o parcial de los artículos 1 al 24; las Notas Interpretativas y los Instrumentos del Comité Técnico.

a) Aplican parcialmente lo dispuesto en los artículos 1 al 24:

BOLIVIA	PERU
COLOMBIA	URUGUAY
PARAGUAY	VENEZUELA

b) Aplican totalmente lo dispuesto en los artículos 1 al 24:

ARGENTINA	CHILE
BOLIVIA	ECUADOR
BRASIL	MEXICO

c) Aplican parcialmente las Notas Interpretativas:

PARAGUAY	PERU	VENEZUELA
----------	------	-----------

d) Aplican totalmente las Notas Interpretativas:

ARGENTINA
BRASIL

COLOMBIA
CHILE

ECUADOR
MEXICO

e) Los Instrumentos del Comité Técnico, son utilizados parcialmente por los siguientes países:

MEXICO
PARAGUAY

PERU
VENEZUELA

f) Los Instrumentos del Comité Técnico, son utilizados totalmente por los siguientes países:

ARGENTINA
BRASIL
CHILE

COLOMBIA
ECUADOR

1.1.7.5.- En los países que se indican, se requiere un formulario especial, dedicado exclusivamente a la declaración del valor de las mercancías:

ARGENTINA
BOLIVIA
CHILE

COLOMBIA
MEXICO
PARAGUAY

PERU
URUGUAY
VENEZUELA

1.1.7.6.- No requieren la presentación de la declaración de valor en formulario especial:

BRASIL

ECUADOR

1.1.7.7.- En cuanto a las bases de valoración (INCOTERMS), la DVB toma en cuenta condiciones CIF mientras que el Acuerdo de Valoración de la OMC admite el uso de la posición CIF o FOB.

a) Consideran el valor CIF en sus bases de valoración los siguientes países:

ARGENTINA
BOLIVIA
BRASIL
CHILE
COLOMBIA

ECUADOR
MEXICO
PERU
URUGUAY
VENEZUELA

b) Consideran el valor FOB en sus bases, los países que se indican:

-

1.1.7.8.- Los siguientes países efectúan la valoración o comprueban todas las declaraciones de valor

BOLIVIA
ECUADOR
PARAGUAY

URUGUAY
VENEZUELA

1.1.7.9.- En cambio, realizan un control selectivo

ARGENTINA
BRASIL

CHILE
COLOMBIA

MEXICO
PERU

1.1.7.10.- Los países pueden efectuar, los controles de valor durante o después del despacho; algunos tienen dispuesto efectuarlos en ambos momentos, sin perjuicio de que puedan ser fiscalizados posteriormente.

a) Países que efectúan el control durante el despacho:

URUGUAY

b) Efectúan el control después del despacho:

MEXICO

URUGUAY

c) Se controla el valor durante y después del despacho en:

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	

1.1.7.11.- En cuanto al lugar, la valoración se puede llevar a cabo tanto en oficinas aduaneras locales o regionales como en la Administración Central.

a) Países que los aplican en oficinas aduaneras locales o regionales:

ARGENTINA	COLOMBIA	MEXICO
BRASIL	ECUADOR	VENEZUELA

b) Países que los aplican en las oficinas de la Administración Aduanera Central:

MEXICO	URUGUAY
--------	---------

c) Los aplican en las oficinas regionales y las de la Administración Aduanera Central:

BOLIVIA	ECUADOR	PERU
CHILE	PARAGUAY	

1.1.7.12.- Los países que se indican a continuación, contemplan en su legislación, un sistema de sanciones cuando se determinan irregularidades en la valoración de las mercancías:

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE	PARAGUAY	

1.1.8 Levante o retirada de las mercancías.

Como se ha indicado en el punto 1.1.3 de esta Guía, las mercancías procedentes del exterior permanecen sometidas al control de la Aduana desde su llegada hasta que se declaren para incluirlas en un destino aduanero. Durante ese tiempo, las mercancías están almacenadas en locales habilitados por la autoridad aduanera y sólo cuando se han cumplido los requisitos y formalidades establecidos por el destino declarado, la Aduana autoriza su retirada (levante).

Esta sección contiene información referente al tiempo y condiciones requeridas para el levante de las mercancías y las medidas de protección de los intereses fiscales.

1.1.8.1 La Aduana, dependiendo de las características de la mercancía, siempre que no existan o se descubran irregularidades, autoriza la retirada o levante de la mayoría de las mercancías dentro de los plazos siguientes, contados a partir de la aceptación de la declaración:

ARGENTINA	mismo día
BOLIVIA	mismo día o 72 horas
BRASIL	mismo día o 12 horas
CHILE	mismo día o 24 horas
COLOMBIA	1 día
ECUADOR	entre 4 horas y 5 días
MEXICO	inmediato
PERU	1 o 2 días
URUGUAY	1 día
VENEZUELA	1 día

1.1.8.2 En general, las Aduanas sólo autorizan la retirada o levante de las mercancías cuando han sido pagados o garantizados los derechos e impuestos determinados o liquidados.

Este principio no tiene excepciones en los siguientes países, que exigen siempre el pago de los derechos e impuestos antes de autorizar la retirada o levante:

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	MEXICO
BRASIL	PARAGUAY
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	

1.1.8.3 Sin embargo, la mayoría de los países establecen excepciones de manera que las Aduanas puedan autorizar la retirada o levante de las mercancías aún cuando no se han pagado la totalidad de los derechos e impuestos o no se han cumplido todos los requisitos o formalidades establecidas. En estos casos, la Aduana requiere una garantía, depósito o aval que serán ejecutados en caso de que no se cumplan las obligaciones pendientes por quien haya sido designado como responsable.

Las situaciones más frecuentes en que las Aduanas suelen autorizar el levante de las mercancías contra la prestación de una garantía son las que se indican a continuación:

a) Cuando existen discrepancias o desacuerdo entre la Aduana y el consignatario de las mercancías en materia de clasificación arancelaria, valoración u origen.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	PARAGUAY	VENEZUELA

b) Cuando una muestra representativa de las mercancías es sometida a análisis físico o químico para determinar las características y propiedades que determinan su clasificación en el arancel de aduanas o su valor.

ARGENTINA	PARAGUAY
BOLIVIA	PERU
BRASIL	VENEZUELA
COLOMBIA	

c) Cuando el consignatario declara un régimen arancelario preferente por ser las mercancías originarias de un país con el que existe un acuerdo preferencial y no puede respaldar su declaración con el certificado de origen previsto en el acuerdo o convenio o no le es requerido en ese momento.

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
COLOMBIA	VENEZUELA

d) Cuando excepcionalmente no se dispone de la factura comercial emitida por el vendedor extranjero.

ARGENTINA	ECUADOR
BRASIL	PARAGUAY

e) En ciertas circunstancias, en que se presenten mercancías perecederas, armas, explosivos, productos corrosivos o tóxicos, o mercancías destinadas a hacer frente a situaciones de emergencia nacional, etc.

BOLIVIA	ECUADOR
BRASIL	PARAGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

f) En otras situaciones no especificadas y distintas de las anteriores.

ARGENTINA	ECUADOR	PARAGUAY
BRASIL	MEXICO	PERU

1.1.8.4 La Aduana puede estar conectada electrónicamente a los almacenes habilitados con el fin de agilizar la autorización del levante y asegurar su veracidad.

a) En los siguientes países todos los almacenes están conectados electrónicamente a la Aduana.

ARGENTINA	MEXICO
BRASIL	

b) En los siguientes países sólo algunos almacenes están conectados electrónicamente a la Aduana.

BOLIVIA	PERU
COLOMBIA	URUGUAY
ECUADOR	VENEZUELA
PARAGUAY	

1.1.8.5 Los responsables de los almacenes o depósitos, antes de entregar a los consignatarios las mercancías, requieren, además del levante, una prueba documental de que los derechos e impuestos que gravan las mercancías, han sido pagados o garantizados, conforme al régimen aduanero declarado.

BOLIVIA	ECUADOR	PERU
CHILE	MEXICO	URUGUAY
COLOMBIA	PARAGUAY	VENEZUELA

1.1.9 Revisión y reclamación

La información de esta sección se refiere a la posibilidad y las condiciones en que los actos de la autoridad aduanera, en relación con el comercio exterior, pueden ser reclamados por los operadores económicos o revisados por la Aduana. Tanto la reclamación como la revisión pueden dar lugar a que se modifiquen, en favor del particular o de la Aduana, las obligaciones y derechos inicialmente establecidos.

También se describen las situaciones en que los operadores contribuyentes pueden pedir que la Aduana les devuelva las cantidades que hubieran pagado en exceso.

1.1.9.1 Las decisiones o resoluciones de la autoridad aduanera pueden ser reclamadas por los operadores económicos, dentro del plazo que corresponda, ante los siguientes órganos o vías:

a) El jefe de la oficina aduanera que dictó el acto o resolución reclamados:

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	MEXICO
BRASIL	PARAGUAY
CHILE	PERU
COLOMBIA	VENEZUELA

b) El Director General o Nacional de Aduanas:

ARGENTINA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
ECUADOR	VENEZUELA

c) El Ministro de Hacienda o Finanzas:

ARGENTINA	ECUADOR
BRASIL	URUGUAY (en subsidio)

d) La vía contenciosa:

ARGENTINA	ECUADOR
BRASIL	MEXICO
CHILE	PERU
COLOMBIA	URUGUAY
PARAGUAY	VENEZUELA

1.1.9.2 La Aduana realiza acciones de fiscalización "a posteriori" dirigidas a comprobar los datos contenidos en la declaración comparándolos con otra información suministrada por el importador-consignatario o por terceras personas relacionadas con su negocio.

Como consecuencia de las acciones de fiscalización la Aduana puede revisar las liquidaciones contenidas en la declaración y girar notas de cargo o liquidaciones complementarias. Estas acciones sólo pueden llevarse a cabo dentro del plazo establecido que es (en años):

ARGENTINA	5 años
BOLIVIA	5
BRASIL	5
CHILE	3
COLOMBIA	3
ECUADOR	3
MEXICO	hasta 10
PARAGUAY	5
PERU	4
URUGUAY	5
VENEZUELA	hasta 5

1.1.9.3 Cuando un operador económico se da cuenta de que como consecuencia de algún error aritmético o de otra clase fácilmente perceptible, pagó a la Aduana una cantidad superior a la que correspondía (si no existiera tal error), puede pedir la devolución de la cantidad pagada en exceso.

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

1.1.9.4 La solicitud para la devolución de las cantidades pagadas en exceso tiene que hacerse dentro de los plazos establecidos, que son:

ARGENTINA	5 años
BOLIVIA	5 años
BRASIL	5 años
CHILE	6 meses
COLOMBIA	6 meses
ECUADOR	3 años
MEXICO	5 años
PARAGUAY	3/10/90 días
PERU	4 años
URUGUAY	3 años
VENEZUELA	2 años

1.1.9.5 Si el contribuyente tiene derecho a una devolución por haber pagado una cantidad en exceso, ésta se realiza:

a) Siempre con intereses en:

BOLIVIA	ECUADOR	PERU
---------	---------	------

b) Con intereses compensatorios cuando la devolución no se efectúe en los plazos establecidos en la norma correspondiente en:

ARGENTINA	COLOMBIA
-----------	----------

CHILE MEXICO

c) Con actualización monetaria en:

CHILE MEXICO

d) Sin compensación en:

PARAGUAY URUGUAY VENEZUELA

1.1.10 Información de la aduana.

En esta sección se ofrecen datos sobre la disponibilidad y el alcance de la información relacionada con la actividad aduanera.

1.1.10.1 Los operadores económicos pueden dirigirse a la Aduana para consultarle sobre los criterios que aplica a determinadas situaciones dudosas o no habituales; en general, cualquier operador debería poder formular consultas cuando tenga dudas acerca de la conducta correcta que deba seguir al realizar sus operaciones aduaneras. En los siguientes países la Aduana está obligada a contestar tales consultas dentro de un plazo razonable:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

1.1.10.2 La respuesta dada por la autoridad aduanera competente a una consulta formulada por un operador es de aplicación obligatoria en todas las Aduanas en los siguientes países:

BOLIVIA	PERU
BRASIL	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA
MEXICO	

1.1.10.3 Los criterios aplicados por la Aduana, especialmente en materia de clasificación arancelaria y valoración de mercancías están disponibles por escrito para el público en

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

1.1.10.4 La normativa aduanera que regula las operaciones y procedimientos aduaneros está disponible para el público en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

1.2 TRAMITES ESPECIALES.

En las secciones siguientes se presentan los trámites que deben cumplir los importadores cuando solicitan la aplicación de un destino aduanero o cuando se encuentran en determinadas situaciones especiales. Los requisitos técnicos y las restricciones no económicas, vigentes en un país, son aplicables a las mercancías en las situaciones que se describen en las siguientes secciones.

1.2.1. Sustitución de mercancías durante el período de garantía.

Cuando una mercancía importada se destruye o se daña, durante el período de garantía (concedido por el vendedor o fabricante), se puede importar una mercancía

idéntica para reemplazarla o se puede exportar al extranjero para su reparación. A veces la Aduana puede requerir prueba de que la mercancía dañada ha sido destruida. La mercancía reparada o la importada para sustituir a la destruida o averiada no están sujetas al pago de derechos de aduanas.

1.2.1.1 En los siguientes países, la mercancía dañada o destruida durante el período de garantía puede ser sustituida por otra idéntica sin pago de derechos de aduana:

ARGENTINA	MEXICO
BRASIL	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

1.2.1.2 En los siguientes países, la mercancía que se daña durante el período de garantía puede ser exportada para su reparación en el exterior y reimportada sin tener que pagar derechos de aduana:

BRASIL	MEXICO
COLOMBIA	URUGUAY
ECUADOR	

1.2.2 Importación temporal para reexportación en el mismo estado.

Bajo este régimen numerosos países de la región permiten la importación de mercancías procedentes del exterior con la suspensión parcial o total del pago de derechos e impuestos cuando son importadas para un fin determinado y a condición de que sean reexportadas, en el mismo estado en que entraron, dentro de un plazo establecido.

Generalmente las mercancías deben reunir características que permitan su total identificación en el momento de la entrada y de la salida; algunos países requieren que el importador sea residente en el extranjero. Pueden existir, además, otras restricciones e incluso es posible que, en ciertos casos, el importador tenga que pagar determinados derechos.

1.2.2.1 Únicamente se permite la importación temporal de mercancías:

a) Que están incluidas en una lista, en los siguientes países:

BOLIVIA	PERU
COLOMBIA	VENEZUELA
PARAGUAY	

b) Que se importen para un fin o propósito determinado, en los siguientes países:

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
COLOMBIA	URUGUAY
ECUADOR	VENEZUELA

1.2.2.2 En algunos países, los importadores tienen que pagar una parte de los derechos por la importación temporal de algunas mercancías.

BRASIL	COLOMBIA
--------	----------

1.2.2.3 En los siguientes países la Aduana puede requerir una garantía (aval bancario, póliza de seguros, efectivo u otros) para autorizar la importación temporal de las mercancías:

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	PARAGUAY	VENEZUELA

1.2.2.4 Las características de las mercancías deben permitir su total identificación para ser aceptadas bajo el régimen de importación temporal; este requisito se pide en:

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA
ECUADOR	

1.2.2.5 En los siguientes países, el dueño de las mercancías tiene que residir en el extranjero:

ARGENTINA

1.2.2.6 Bajo este régimen las mercancías deben ser re-exportadas dentro de los siguientes plazos:

a) Hasta seis (6) meses, en los siguientes países:

BOLIVIA	ECUADOR
BRASIL	MEXICO
COLOMBIA	

b) Hasta un año en los siguientes países:

CHILE	PARAGUAY
ECUADOR	PERU
MEXICO	VENEZUELA

c) Más de un año en los siguientes países:

ARGENTINA	MEXICO
COLOMBIA	PERU
ECUADOR	

d) Por el plazo que determine la autoridad aduanera en cada caso.

URUGUAY

1.2.3 Admisión temporal para perfeccionamiento activo (transformación, elaboración o reparación).

La mayoría de los países permiten la importación temporal de mercancías, con suspensión del pago de derechos e impuestos, para ser sometidas a un proceso de transformación, elaboración o reparación y después ser exportadas o reexportadas dentro de un plazo establecido.

En algunos países este régimen debe ser autorizado previamente a la importación de las mercancías; además se exigen otros requisitos a los importadores y a las mercancías.

1.2.3.1 En los siguientes países este régimen tiene que ser autorizado previamente por uno o más Ministerios (generalmente el de Comercio/Industria):

BOLIVIA	MEXICO
BRASIL	PARAGUAY
COLOMBIA	URUGUAY

1.2.3.2 Algunos países sólo admiten bajo este régimen las materias primas o insumos en general:

BOLIVIA	PERU
CHILE	VENEZUELA
ECUADOR	

1.2.3.3 Algunos países requieren que los importadores presenten un compromiso o contrato de exportación de las mercancías elaboradas:

BRASIL
COLOMBIA

MEXICO

1.2.3.4 Es obligatorio exportar la totalidad de los productos transformados en los siguientes países:

ARGENTINA
BOLIVIA
COLOMBIA

PERU
VENEZUELA

1.2.3.5 En cuanto al tratamiento que se da a los residuos resultantes de los procesos de transformación,

a) En los siguientes países es obligatorio exportarlos en su totalidad:

-

b) En los siguientes países es permitido atribuirles otro régimen o destino aduanero o destruirlos con autorización de la Aduana.

ARGENTINA
BOLIVIA
BRASIL
CHILE

COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO

PARAGUAY
PERU
URUGUAY
VENEZUELA

1.2.3.6 En estos países el importador-fabricante debe presentar a las autoridades una matriz de insumo-producto:

ARGENTINA
BOLIVIA
BRASIL
CHILE

COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO

PARAGUAY
PERU
URUGUAY
VENEZUELA

1.2.3.7 En algunos países, se requiere que el importador también realice la exportación o reexportación de los productos transformados:

BOLIVIA
BRASIL
CHILE
PARAGUAY

PERU
URUGUAY
VENEZUELA

1.2.3.8 En algunos países, hay un plazo para la exportación de los productos transformados; en general, este plazo puede ser prorrogado si lo solicitan los interesados. Esto sucede en:

ARGENTINA
BOLIVIA
BRASIL
CHILE
COLOMBIA

ECUADOR
MEXICO
PARAGUAY
URUGUAY
VENEZUELA

1.2.3.9 En algunos países, cuando no se efectúa la exportación o reexportación de los productos transformados, elaborados o reparados en el plazo establecido:

a) se imponen sanciones en:

ARGENTINA
BOLIVIA
BRASIL

COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO

PERU
URUGUAY
VENEZUELA

b) se pueden imponer sanciones en:

CHILE

1.2.3.10 Estos países requieren que la exportación de los productos transformados se realicen por la misma Aduana por la que fueron importados los insumos utilizados en la producción de aquellos:

COLOMBIA

1.2.3.11 Los importadores tienen que presentar una garantía para responder de los derechos e impuestos correspondientes a las mercancías importadas (insumos) en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	VENEZUELA
BRASIL	PARAGUAY	

1.2.3.12 En estos países, las mercancías importadas bajo este régimen son, en todos los casos, sometidas a reconocimiento físico:

ECUADOR	URUGUAY
PARAGUAY	VENEZUELA

1.2.3.13 En los siguientes países, se toman muestras para análisis:

BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
PARAGUAY	

1.2.4 Depósitos aduaneros.

El depósito aduanero permite la entrada de mercancías procedentes del exterior en los lugares habilitados por la Aduana en los cuales pueden permanecer durante un plazo determinado con suspensión del pago de derechos e impuestos. Algunos países no establecen un plazo para el depósito de mercancías.

1.2.4.1 Las empresas privadas pueden ser concesionarias de depósitos aduaneros públicos (aquellos que pueden almacenar mercancías de cualquier persona o empresa); esto ocurre en estos países:

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
COLOMBIA	URUGUAY
ECUADOR	VENEZUELA

1.2.4.2 Los siguientes países autorizan a ciertas empresas a tener depósitos aduaneros privados (sólo para las mercancías propiedad del concesionario o consignadas a él):

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
COLOMBIA	URUGUAY
ECUADOR	VENEZUELA

1.2.4.3 El plazo durante el cual la mercancía puede permanecer en los depósitos varía de un país a otro; se puede establecer la siguiente clasificación:

ARGENTINA	hasta 60 días corridos
BOLIVIA	de 60 días a 2 años
BRASIL	2 años
COLOMBIA	2 meses (4m extensión)
ECUADOR	1 año (6m extensión)
MEXICO	según contrato
PARAGUAY	15/30/120 días
PERU	6 meses
VENEZUELA	30 días temporal/1 a in-bond/6 meses gral. deposito

1.2.4.4 En estos países no existe plazo para el depósito:

MEXICO URUGUAY

1.2.4.5 Cuando existe plazo, su cómputo no se modifica por el hecho de que las mercancías se trasladen de un depósito a otro; es el caso de:

ARGENTINA ECUADOR PERU
BOLIVIA PARAGUAY VENEZUELA
BRASIL

1.2.4.6 En algunos países, los concesionarios tienen que presentar una garantía por los derechos correspondientes a las mercancías almacenadas; el monto de esta garantía se estima de acuerdo con la rotación o tráfico de mercancías almacenadas.

ARGENTINA ECUADOR PERU
BOLIVIA MEXICO URUGUAY
COLOMBIA PARAGUAY VENEZUELA

1.2.4.7 Los importadores tienen que presentar una garantía adicional por los derechos que corresponden a las mercancías depositadas por ellos; esto ocurre en los siguientes países:

-

1.2.4.8 En los depósitos se pueden realizar operaciones para el mantenimiento y conservación de las mercancías o para su presentación o exhibición (etiquetado, reembalaje, preparación de conjuntos, etc.):

ARGENTINA PARAGUAY
BRASIL PERU
ECUADOR URUGUAY
MEXICO VENEZUELA

1.2.4.9 En los siguientes países, la Aduana puede autorizar operaciones que impliquen la transformación de las mercancías:

BRASIL

1.2.5 Efectos personales de viajeros.

La legislación aduanera concede un trato especial a las mercancías que el pasajero lleve consigo, ya sean efectos personales o cualquier otra clase de mercancías.

En algunos países, los viajeros tienen que declarar a la Aduana todas las mercancías que están llevando al país. En otros, sólo se declaran las mercancías que son distintas de su equipaje y que exceden de su exención personal.

Generalmente la ley exige ciertos requisitos para que se pueda aplicar el régimen de viajeros; estos requisitos se refieren a las características, uso, cantidad o valor de las mercancías. Pero también, a veces, al tiempo de permanencia en el extranjero; algunos países exigen un tiempo mínimo mientras que otros aplican el régimen a cualquier viajero sin importar el tiempo que haya estado en el extranjero.

1.2.5.1 Los siguientes países aplican el régimen de viajeros cualquiera que sea el tiempo que éstos han permanecido en el extranjero:

ARGENTINA COLOMBIA PERU
BOLIVIA ECUADOR URUGUAY
BRASIL MEXICO VENEZUELA
CHILE PARAGUAY

1.2.5.2 En los siguientes países se aplica el régimen cuando el viajero ha estado un tiempo mínimo en el extranjero:

VENEZUELA

1.2.5.3 En algunos países los viajeros tienen que declarar a la aduana:

a) Todas las mercancías adquiridas en el exterior, que están llevando al país:

-

b) Las mercancías que son distintas de su equipaje y que exceden su exención personal:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

1.2.5.4 En algunos países, las normas aduaneras permiten a los viajeros importar, con exención de derechos e impuestos, mercancías hasta un valor determinado por cada viaje; en otros, estas exenciones se conceden por año sin tener en cuenta el número de viajes realizados por el viajero. Otros países aplican tarifas reducidas a los artículos importados por los viajeros.

a) Las exenciones se conceden a las personas por cada viaje en los siguientes países:

BOLIVIA	ECUADOR	PARAGUAY
CHILE (sólo desde zona franca y Duty Free)	MEXICO	PERU
COLOMBIA		URUGUAY
		VENEZUELA

b) Hay una cantidad por persona/año que puede ser exonerada cualquiera que sea el número de viajes en estos países:

PERU

c) Hay una cantidad por persona/mes que puede ser exonerada cualquiera que sea el número de viajes en estos países:

ARGENTINA (Ver "Duty-free Exemption")

1.2.5.5 El monto de las exenciones varía de un país a otro pero se pueden agrupar de esta forma: (valores expresados en U\$S)

ARGENTINA	150 (fluvial/terrestre), 300 (aéreo/marítimo)
BOLIVIA	1000
BRASIL	500 (aéreo), 150 (marítimo, terrestre y fluvial)
CHILE	1000 (zona franca) y 500 (Duty Free)
COLOMBIA	1500
ECUADOR	1250
MEXICO	300 (marítimo o aéreo), 50 (terrestre)
PARAGUAY	300 (vía aérea)
PERU	300
URUGUAY	300
VENEZUELA	1000

1.2.5.6 Estas cantidades no incluyen los efectos personales según las normas de los siguientes países:

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

1.2.5.7 En el caso de traslado de residencia al país de importación:

a) En los siguientes países, el mobiliario y menaje, esté o no usado, pueden ser importados libres de derechos e impuestos o con una tarifa reducida de derechos.

ARGENTINA	PARAGUAY
COLOMBIA	PERU
ECUADOR	URUGUAY

b) En los siguientes países, sólo el mobiliario y menaje usado pueden ser importados libres de derechos e impuestos o con una tarifa reducida de derechos.

BOLIVIA	MEXICO
CHILE	VENEZUELA

1.2.5.8 Las personas que trasladan su residencia al país de importación pueden importar un automóvil incluso aunque existan ciertas restricciones para la importación de autos. Esta es la norma en estos países:

ARGENTINA	PARAGUAY
CHILE (sólo nacionales)	VENEZUELA

1.2.5.9 En estos países no se aplica ninguna tarifa especial a los automóviles importados con ocasión del traslado de residencia:

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	PERU
CHILE	VENEZUELA

1.2.5.10 En la misma situación, se aplica una tarifa más baja en:

CHILE

1.2.5.11 Conceden franquicia de derechos e impuestos a la importación de un auto por traslado de residencia, cumpliendo determinados requisitos, en:

ARGENTINA	PARAGUAY	URUGUAY
-----------	----------	---------

1.2.5.12 En el caso de diplomáticos, se concede franquicia de derechos e impuestos a la importación de un auto por traslado de residencia, cumpliendo determinados requisitos, en:

BOLIVIA	MEXICO
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA
ECUADOR	

1.2.6 Mensajería ("Couriers").

En la mayoría de los países la Aduana aplica procedimientos más ágiles en el despacho de las mercancías transportadas por las empresas de mensajería o "courier". Las empresas, por su parte, deben cumplir determinados requisitos.

1.2.6.1 En los siguientes países se ha reglamentado la actuación de estas empresas en relación con los trámites aduaneros:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

1.2.6.2 Los couriers tienen que ser autorizados por la Aduana antes de iniciar sus operaciones en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
-----------	----------	----------

BOLIVIA
BRASIL
CHILE

ECUADOR
MEXICO

PERU
URUGUAY
VENEZUELA

1.2.6.3 Los courier tienen que presentar una garantía para responder de las obligaciones en que puedan incurrir ante la Aduana. La garantía es exigida en:

BOLIVIA
COLOMBIA
ECUADOR

PERU
VENEZUELA

1.2.6.4 Estos países han fijado ciertos límites para los envíos por couriers:

ARGENTINA
BOLIVIA
BRASIL
CHILE

COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO
PARAGUAY

PERU
URUGUAY
VENEZUELA

1.2.6.5 Los siguientes países han limitado el valor de cada consignación:

ARGENTINA
BOLIVIA
BRASIL
CHILE

COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO

PARAGUAY
PERU
URUGUAY
VENEZUELA

1.2.6.6 Han limitado el peso por envío:

ARGENTINA
BOLIVIA
COLOMBIA

ECUADOR
PARAGUAY
PERU

URUGUAY
VENEZUELA

1.2.6.7 Los couriers pueden presentar a la Aduana una declaración global por la totalidad de los bultos transportados en los siguientes países:

ARGENTINA
BRASIL
CHILE
COLOMBIA

MEXICO
PARAGUAY
URUGUAY
VENEZUELA

1.2.6.8 La declaración debe ir acompañada o respaldada por las facturas comerciales correspondientes a las mercancías que se importan en:

BOLIVIA
CHILE
ECUADOR

MEXICO
PARAGUAY
PERU

URUGUAY
VENEZUELA

1.2.6.9 En los siguientes países, los couriers pueden presentar las declaraciones aduaneras sin intervención de Agentes o Despachantes:

a) Sin límite de valor

COLOMBIA

b) Hasta cierto límite de valor

ARGENTINA
BOLIVIA
CHILE
ECUADOR

PARAGUAY
PERU
URUGUAY

1.2.6.10 Los couriers pueden trasladar las mercancías a sus propias instalaciones antes de haber presentado la declaración a la Aduana; esto ocurre en:

ARGENTINA COLOMBIA

2. SALIDA DE MERCANCÍAS.

2.1 Trámites comunes.

2.1.1 Exportación.

La legislación de la mayoría de los países establece que los exportadores cumplan determinadas formalidades antes o durante el procedimiento de exportación. Estas formalidades pueden consistir en la inscripción en un registro de exportadores o en la obtención de una licencia o permiso de exportación.

2.1.1.1 En los siguientes países se requiere la inscripción previa de los exportadores en un registro especial:

ARGENTINA ECUADOR
BOLIVIA PARAGUAY
BRASIL URUGUAY
COLOMBIA

2.1.1.2 En los siguientes países es necesario un permiso o licencia para exportar determinadas mercancías:

BOLIVIA ECUADOR PARAGUAY
BRASIL MEXICO PERU
COLOMBIA VENEZUELA

2.1.1.3 En muchos países la Aduana autoriza que la inspección de las mercancías de exportación se realice en las instalaciones o locales de las empresas exportadoras:

a) La inspección en las instalaciones o locales del exportador está limitada sólo a las grandes exportaciones en:

-

b) En los siguientes países, la inspección en los locales del exportador puede aplicarse a cualquier exportación:

ARGENTINA ECUADOR PERU
BOLIVIA MEXICO URUGUAY
CHILE VENEZUELA

c) En los siguientes países, la inspección en los locales del exportador puede aplicarse, cuando sea debidamente justificado.

BRASIL MEXICO
COLOMBIA PARAGUAY
ECUADOR PERU

2.1.1.4 La Aduana requiere que el exportador o su representante presente, junto con la declaración de exportación, un justificante de que las mercancías han sido introducidas en el recinto del puerto o aeropuerto. Esto ocurre en los siguientes países:

CHILE PARAGUAY

2.1.1.5 En los siguientes países es obligatoria la intervención del Agente o Despachante de aduanas en representación del exportador:

CHILE PERU
ECUADOR URUGUAY
MEXICO VENEZUELA
PARAGUAY

2.1.1.6 En los siguientes países se somete a reconocimiento físico a todas las exportaciones:

VENEZUELA

2.1.1.7 En los siguientes países algunas exportaciones se someten a reconocimiento físico en base a determinados criterios de selección.

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BRASIL	ECUADOR	URUGUAY
CHILE	MEXICO	

2.1.2 Exportación temporal para reimportación en el mismo estado.

Algunos países permiten la exportación temporal de las mercancías nacionales y su reimportación, sin el pago de derechos o impuestos en su reimportación siempre que regresen en el mismo estado que salieron. Para estos efectos algunos países establecen plazos y otros no.

2.1.2.1 Los siguientes países permiten la exportación temporal de las siguientes mercancías:

a) De cualquier clase de mercancías

ARGENTINA	ECUADOR	URUGUAY
-----------	---------	---------

b) De las mercancías cuya exportación temporal no esta prohibida.

BOLIVIA	PERU
---------	------

c) De las mercancías que no están sujetas a prohibición ni restricción.

BRASIL	PARAGUAY
COLOMBIA	PERU
ECUADOR	VENEZUELA

d) De las mercancías incluidas en una lista

CHILE	MEXICO
-------	--------

e) De las mercancías destinadas a ciertos fines o usos en el extranjero

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
COLOMBIA	

2.1.2.2 Las mercancías exportadas en forma definitiva se pueden considerar como exportadas temporalmente cuando son rechazadas por el comprador extranjero por ser defectuosas o no ajustadas a contrato o por haber sufrido daños durante el transporte. Estas normas se aplican en los siguientes países:

BOLIVIA	ECUADOR
BRASIL	PARAGUAY
CHILE	PERU
COLOMBIA	VENEZUELA

2.1.2.3 Las mercancías exportadas temporalmente se reimportan sin pago de derechos:

a) En los siguientes países, dentro de un determinado plazo:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
CHILE	MEXICO	VENEZUELA

b) En los siguientes países, en cualquier momento:

c) En los siguientes países, dentro de un determinado plazo propuesto y aprobado por la autoridad aduanera.

BRASIL URUGUAY

2.1.2.4 Las exportaciones temporales se pueden convertir legalmente en definitivas en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

2.1.3 Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo.

La mayor parte de países permiten que las mercancías nacionales se exporten temporalmente al extranjero para su reparación o para recibir un trabajo complementario que puede implicar la transformación de las mercancías; algunos países permiten sólo la reparación.

2.1.3.1 El perfeccionamiento pasivo requiere una autorización previa a la exportación en los siguientes países:

ARGENTINA	PARAGUAY
BRASIL	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA
ECUADOR	

2.1.3.2 Generalmente las mercancías exportadas temporalmente para su perfeccionamiento o transformación tienen que pagar los derechos arancelarios cuando son reimportadas; pero hay diferentes regulaciones para el pago de estos derechos.

a) En los siguientes países los derechos se pagan sobre el valor total de las mercancías que retornan o se reimportan:

b) En otros países, los derechos se pagan sobre el valor añadido (materiales, mano de obra y otros):

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	MEXICO	URUGUAY
CHILE	PARAGUAY	VENEZUELA

c) En los siguientes países, los derechos e impuestos se pagan sólo sobre el valor de los materiales incorporados a las mercancías:

ECUADOR

2.1.3.3 Las mercancías exportadas temporalmente para su reparación o restauración, están sujetas al pago de derechos y/o impuestos:

a) En los siguientes países, sobre el valor añadido de la reparación.

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PERU
CHILE	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

b) En otros países, sobre el valor de los materiales utilizados en la reparación.

BRASIL

c) En algunos países, cuando se produce un aumento de derechos arancelarios, las mercancías previamente importadas que hayan salido nuevamente al exterior para su reparación están sujetas al pago de la diferencia entre los derechos que ya habían pagado (al ser importadas) y los derechos vigentes en el momento de su reimportación o retorno:

ECUADOR

2.1.4 Drawback o devolución de derechos.

En algunos países el Draw Back es un régimen aduanero por el cual los derechos y/o impuestos son devueltos sobre la base de la exportación de las mercancías procedentes del exterior y previamente importadas o las mercancías producidas en el país con materiales procedentes del exterior.

En ciertos países, la devolución de impuestos y/o derechos de aduana es permitida en algunas otras circunstancias previstas en la normativa:

2.1.4.1 Los derechos arancelarios e impuestos son devueltos de la siguiente manera:

a) En los siguientes países, se devuelven todos los derechos realmente pagados:

BOLIVIA	CHILE
BRASIL	URUGUAY

b) En los siguientes países, se devuelve un porcentaje de los derechos realmente pagados:

ARGENTINA	MEXICO (derechos arancelarios)
-----------	--------------------------------

c) En los siguientes países, se devuelven todos los derechos e impuestos:

ECUADOR

d) En los siguientes países, se devuelve un porcentaje de los derechos e impuestos:

BOLIVIA

2.1.4.2 Las normas para reclamar la devolución de derechos e impuestos varían de un país a otro. Algunos países exigen que se solicite la devolución dentro de un determinado plazo; también se puede exigir que se declare la intención de solicitar posteriormente la devolución de derechos, cuando se importan los insumos o cuando se exportan los productos transformados.

a) Los siguientes países piden que se declare, en el momento de la importación de los insumos, la intención de solicitar posteriormente la devolución de los derechos:

-

b) Los siguientes países requieren que se solicite la devolución en el momento de la exportación:

ARGENTINA	CHILE	URUGUAY
-----------	-------	---------

2.1.4.3 En los siguientes países, la exportación de los productos transformados debe realizarse dentro de un plazo determinado, a partir de la importación de los insumos:

ARGENTINA	1 año
BOLIVIA	6 meses
BRASIL	de acuerdo a condiciones en aprobación
CHILE	18 meses
COLOMBIA	18 meses
ECUADOR	1 año
MEXICO	18 meses
PARAGUAY	1 año
VENEZUELA	1 año

2.1.4.4 En los siguientes países, la exportación de los productos transformados debe realizarse dentro del plazo determinado en el momento en que el requerimiento para éste régimen fue aprobado.

BRASIL

URUGUAY

2.1.4.5 En estos países, en cambio, no hay plazo para la exportación de los productos transformados:

ECUADOR

2.1.4.6 Algunos países, no requieren ninguna manifestación para los productos transformados, en el momento de la importación o de la exportación y los exportadores pueden solicitar la devolución en algún momento después de la exportación.

BOLIVIA	6 meses
CHILE	9 meses
ECUADOR	3 meses
MEXICO	90 días
VENEZUELA	30 días

2.1.4.7 Algunos países establecen que los importadores deben mantener una contabilidad y/o almacenamiento separados para los insumos importados para su transformación; esto ocurre en:

BOLIVIA

2.1.5 Reposición con franquicia arancelaria.

Este es un régimen aduanero creado para el fomento de la exportación en cuanto que permite la importación, con franquicia arancelaria, de mercancías idénticas o similares a las utilizadas en la fabricación de artículos previamente exportados. Nótese que los insumos empleados en la "primera" exportación pueden ser tanto nacionales como extranjeros. El régimen reduce la carga fiscal sobre los insumos destinados a la exportación. En todos los países se exigen determinadas formalidades o trámites.

2.1.5.1 Los exportadores o sus representantes deben declarar, en el momento de la exportación, su intención de utilizar los beneficios de este régimen; esta declaración se requiere en:

COLOMBIA

ECUADOR

PERU

2.1.5.2 En los siguientes países la importación de los insumos a reponer se debe hacer dentro de un plazo establecido y contado desde que se realizó la exportación:

BOLIVIA
BRASIL

COLOMBIA
ECUADOR

PERU
VENEZUELA

2.1.5.3 El exportador puede vender a un tercero su derecho a importar los insumos en régimen de franquicia en los siguientes países:

PERU

2.1.5.4 La franquicia sólo incluye los derechos arancelarios en:

BOLIVIA

COLOMBIA

VENEZUELA

3. TRANSITO Y ZONAS FRANCAS.

3.1 TRAMITES COMUNES

3.1.1 Tránsito

El tránsito es el régimen aduanero que permite que las mercancías procedentes del exterior sean transportadas, bajo control aduanero, desde el punto de entrada al territorio nacional hasta el de salida; este régimen se llama tránsito internacional o simplemente tránsito. En muchos países el transporte de mercancías extranjeras entre dos aduanas nacionales también se considera tránsito (interior).

En algunos países, las mercancías nacionales también pueden ser incluidas en el régimen de tránsito desde la Aduana en que han sido despachadas de exportación hasta la de salida efectiva del territorio nacional.

Las mercancías en tránsito no están sujetas al pago de derechos de importación o exportación pero su transporte se realiza bajo control de la Aduana.

Los transportistas tienen que cumplir determinados requisitos establecidos por la legislación aduanera como condición previa para que sean autorizados a realizar operaciones de tránsito aduanero. Estos requisitos se refieren a las características de los vehículos, autorizaciones previas, garantías, etc.

3.1.1.1 El transporte de mercancías en tránsito está reservado sólo a empresas previamente autorizadas en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA	PARAGUAY
BOLIVIA	ECUADOR	PERU
BRASIL	MEXICO	URUGUAY
CHILE		VENEZUELA

3.1.1.2 Algunos países requieren que los vehículos reúnan ciertas características que permitan a la Aduana realizar un control efectivo del tránsito; este es el caso de:

ARGENTINA	MEXICO
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL	PERU
CHILE	URUGUAY
ECUADOR	VENEZUELA

3.1.1.3 Generalmente el responsable del tránsito debe presentar a la Aduana una garantía (aval bancario, póliza de seguros, efectivo u otros):

a) Los siguientes países lo requieren para el tránsito interior:

ARGENTINA	COLOMBIA	MEXICO
BRASIL	ECUADOR	VENEZUELA

b) Estos otros lo piden para el tránsito internacional:

BOLIVIA	COLOMBIA	MEXICO
CHILE	ECUADOR	

3.1.1.4 Algunos países permiten reemplazar estas garantías por los vehículos de la empresa transportista:

ARGENTINA	ECUADOR
BOLIVIA	PARAGUAY
BRASIL (sólo MIC/DTA)	PERU
CHILE (sólo MIC/DTA)	URUGUAY
COLOMBIA	VENEZUELA

3.1.1.5 El vehículo en que son transportadas las mercancías es la única garantía que la Aduana puede utilizar para cobrarse los derechos e impuestos que pudieran corresponder a las mercancías en tránsito que no lleguen al lugar de destino o aduana de llegada. Este es el caso de los siguientes países:

PARAGUAY PERU

3.1.1.6 En los siguientes países existen otras garantías (distintas de las mencionadas en los párrafos anteriores) para responder de los derechos e impuestos:

ARGENTINA ECUADOR

3.1.1.7 La Aduana puede controlar los tránsitos mediante el empleo de precintos colocados por la Aduana o por la empresa de transporte, como ocurre en los siguientes países:

ARGENTINA COLOMBIA PERU
BOLIVIA ECUADOR URUGUAY
BRASIL MEXICO VENEZUELA
CHILE PARAGUAY

3.1.1.8 Una forma diferente de control consiste en el acompañamiento del tránsito por un empleado de la Aduana (custodio o resguardo); este sistema se emplea en:

BOLIVIA PARAGUAY
BRASIL (circuns.excpcnal.) URUGUAY
ECUADOR

3.1.1.9 La Aduana puede exigir que los vehículos que realizan el tránsito sigan una ruta determinada o que el tránsito se realice dentro de un plazo establecido.

a) Estos países señalan una ruta determinada a los tránsitos:

ARGENTINA ECUADOR
BOLIVIA MEXICO
BRASIL PARAGUAY
CHILE URUGUAY
COLOMBIA VENEZUELA

b) Los siguientes países fijan un plazo (en horas o días) para la realización del tránsito:

ARGENTINA COLOMBIA PARAGUAY
BOLIVIA ECUADOR PERU
BRASIL MEXICO URUGUAY
CHILE VENEZUELA

3.1.1.10 En algunos países la Aduana puede abrir los vehículos para inspeccionar la carga (bultos) en la frontera:

a) En la Aduana de entrada:

ARGENTINA COLOMBIA PARAGUAY
BOLIVIA ECUADOR PERU
BRASIL MEXICO URUGUAY
CHILE VENEZUELA

b) En la Aduana de salida:

ARGENTINA COLOMBIA PARAGUAY
BOLIVIA ECUADOR PERU
BRASIL MEXICO URUGUAY
CHILE VENEZUELA

3.1.1.11 En los siguientes países la Aduana puede autorizar a los transportistas a que transborden las mercancías en tránsito de un vehículo a otro, en casos debidamente justificados:

ARGENTINA	COLOMBIA	PERU
BOLIVIA	ECUADOR	URUGUAY
BRASIL	MEXICO	VENEZUELA
CHILE		

3.1.2 Zonas Francas.

La Zona Franca es usada en muchos países para promover el desarrollo económico del país o de una parte del país. En algunos países, a pesar de que las zonas francas estén localizadas en su interior, son consideradas como si estuvieran fuera del territorio aduanero.

En algunos países, bajo estas condiciones, las mercancías procedentes del exterior pueden ingresar con la suspensión del pago de derechos e impuestos, mientras permanezcan dentro de la zona franca.

En algunos países, las mercancías nacionales introducidas en la zona franca, son consideradas como si hubieran sido exportadas.

La ley exige que los comerciantes o las mercancías cumplan determinadas condiciones para beneficiarse del régimen de Zona Franca.

3.1.2.1 Algunos países exigen que las mercancías procedentes del exterior hayan sido declaradas, con destino a una Zona Franca, en el manifiesto de carga o documento que corresponda; esto ocurre en:

BOLIVIA	PARAGUAY
COLOMBIA	URUGUAY
ECUADOR	VENEZUELA

3.1.2.2 La Aduana controla las mercancías procedentes del exterior durante su traslado desde el punto de llegada al país hasta su entrada en la Zona Franca:

a) En los siguientes países este control se efectúa bajo el régimen de tránsito aduanero:

ARGENTINA	PARAGUAY
BOLIVIA	URUGUAY
BRASIL	VENEZUELA
COLOMBIA	

b) En otros países se efectúa el control bajo otras modalidades:

CHILE	ECUADOR	PARAGUAY
-------	---------	----------

3.1.2.3 La Aduana controla también la entrada de las mercancías procedentes del exterior, a la Zona Franca en estos países:

ARGENTINA	CHILE	PARAGUAY
BOLIVIA	COLOMBIA	URUGUAY
BRASIL	ECUADOR	VENEZUELA

3.1.2.4 La Aduana puede controlar las operaciones que se realizan dentro de las Zonas Francas en los siguientes países:

ARGENTINA	COLOMBIA
BOLIVIA	VENEZUELA
CHILE	

3.1.2.5 Las mercancías nacionales o previamente importadas que se introducen en una Zona Franca se consideran como exportadas en:

ARGENTINA
BOLIVIA
COLOMBIA

ECUADOR
PARAGUAY

URUGUAY
VENEZUELA

3.1.2.6 La entrada en una Zona Franca de mercancías nacionales o previamente importadas da derecho a los exportadores a obtener la devolución de los impuestos pagados por las mercancías enviadas a la Zona Franca o a obtener el correspondiente crédito fiscal:

a) En el caso de las mercancías nacionales, sólo se obtiene la devolución de los impuestos internos.

BOLIVIA
CHILE
COLOMBIA

URUGUAY
VENEZUELA

b) En el caso de las mercancías previamente importadas se obtiene la devolución de los derechos arancelarios.

BOLIVIA

VENEZUELA

c) En los siguientes países, sólo se obtiene un crédito fiscal (no devolución) tanto si son mercancías nacionales como si son mercancías previamente importadas:

PARAGUAY

3.1.2.7 En los siguientes países, la Aduana requiere que se presente una declaración de exportación para la entrada de mercancías nacionales o previamente importadas en una Zona Franca:

ARGENTINA
BOLIVIA
COLOMBIA

ECUADOR
PARAGUAY

URUGUAY
VENEZUELA

3.1.2.8 En estos otros países, en lugar de una declaración de exportación, se puede presentar otro documento para la entrada de mercancías nacionales o previamente importadas en la Zona Franca:

CHILE

ANEXO V

LISTA DE ACUERDOS SUSCRITOS AL AMPARO DEL TRATADO DE MONTEVIDEO DE 1980 (TM80) QUE CONTIENEN DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN ADUANERA⁵⁴

1. ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL

1.1. Acuerdos de Complementación Económica (ACE)

::: **ALADI/AAP.CE/2** entre Brasil y Uruguay

Decimooctavo Protocolo Adicional: Establece el Régimen de procedimientos y sanciones administrativas en casos de falsedad de certificados de origen.

::: **ALADI/AAP.CE/13** entre Argentina y Paraguay

CAPÍTULO 20 y protocolo sobre Integración Subregional y Fronteriza entre el Gobierno de la Republica del Paraguay y el Gobierno de la Republica Argentina.

::: **ALADI/AAP.CE/18** entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay

Segundo Protocolo Adicional: Sanciones administrativas ante casos de falsedad de los certificados de origen

Decimocuarto Protocolo Adicional: Sustituye modelo de certificado de origen.

Vigésimo primer Protocolo Adicional: Incorpora normas en materia de cooperación y asistencia recíproca entre las Administraciones de Aduanas en relación con la prevención y lucha contra ilícitos aduaneros.

Cuadragésimo Cuarto Protocolo Adicional: Incorporar al Acuerdo de Complementación Económica N° 18 la Decisión N° 01/04 del Consejo del Mercado Común relativa al Régimen de Origen del MERCOSUR.

Cuadragésimo Sexto Protocolo Adicional: Incorpora al Acuerdo la Decisión N° 17/03 del Consejo del Mercado Común relativa al Régimen de certificación de mercaderías originarias del MERCOSUR almacenadas en depósitos aduaneros de uno de sus Estados Partes.

Quincuagésimo Protocolo Adicional: Incorpora al Acuerdo la Decisión N° 31/04 del Consejo del Mercado Común relativa a la "Normativa para la aprobación e incorporación de las modificaciones de la Nomenclatura Común del MERCOSUR y su correspondiente Arancel Externo Común".

Quincuagésimo Segundo Protocolo Adicional: Incorpora al Acuerdo la Directiva N° 01/05 de la Comisión de Comercio del MERCOSUR relativa al "Régimen de Origen MERCOSUR".

Quincuagésimo Tercer Protocolo Adicional: Incorpora al Acuerdo la Directiva N° 04/04 de la Comisión de Comercio del MERCOSUR relativa a la "Acumulación Total de Origen Intra-MERCOSUR".

Quincuagésimo Quinto Protocolo Adicional: Incorpora al Acuerdo la Decisión N° 33/05 del Consejo del Mercado Común del MERCOSUR relativa a "Regímenes Especiales de Importación".

Quincuagésimo Octavo Protocolo Adicional: Incorpora al Acuerdo la Directiva N° 06/05 de la Comisión de Comercio del MERCOSUR (CCM), relativa a la Nota Explicativa del Régimen de Origen MERCOSUR

⁵⁴ La presente lista es no taxativa y fue elaborada a modo de guía. Las disposiciones encontradas en los mencionados acuerdos no responden expresamente al término facilitación aduanera, sino que refieren a aspectos particulares que, de una u otra manera, están incluidos en un sentido amplio de su concepto.

::: **ALADI/AAP.CE/22** entre Bolivia y Chile

Décimo Cuarto Protocolo Adicional: El presente Protocolo tiene como objetivo incorporar al Acuerdo de Complementación N° 22 el "Acuerdo de Cooperación e Intercambio de Información en materia aduanera entre la República de Chile y la República de Bolivia".

::: **ALADI/AAP.CE/28** entre Ecuador y Uruguay

CAPITULO I: Objetivos

CAPITULO V: Tecnología

CAPITULO XIII: Régimen de Origen

::: **ALADI/AAP.CE/27** Brasil, Venezuela

Artículo 12: Desarrollo del comercio fronterizo

::: **ALADI/AAP.CE/31** entre Bolivia y México

CAPÍTULO I: Disposiciones iniciales

CAPÍTULO V: Reglas de origen

CAPÍTULO VI: Procedimientos aduaneros

CAPÍTULO XVII: Transparencia

::: **ALADI/AAP.CE/32** entre Chile y Ecuador

Quinto Protocolo Adicional: El Quinto Protocolo Adicional al ACE 32 tiene como finalidad incorporar el "Acuerdo Bilateral de Cooperación y Asistencia Mutua en Materias Aduaneras entre los Gobiernos de la República de Chile y la República del Ecuador", suscrito el 22 de abril de 2004.

::: **ALADI/AAP.CE/33** entre Colombia, México y Venezuela

CAPÍTULO I: Disposiciones iniciales

CAPÍTULO II: Definiciones generales

CAPÍTULO VI: Reglas de origen

CAPÍTULO VII: Procedimientos aduaneros

CAPÍTULO XXI: Transparencia

::: **ALADI/AAP.CE/35** entre Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay

TÍTULO IX. Valoración Aduanera

TÍTULO XII. Integración Física

Protocolo de Integración Física

TÍTULO XVIII. Cooperación Científica y Tecnológica

Vigésimo tercer Protocolo Adicional: Incorpora el Convenio de Cooperación y Asistencia Recíproca entre las Administraciones de Aduanas de las Partes Signatarias, relativo a la prevención y lucha contra ilícitos aduaneros.

Decimosexto Protocolo Adicional: Aprueba el procedimiento para la rectificación de errores en Certificados de Origen.

Decimoséptimo Protocolo Adicional: Aprueba el instructivo de llenado del Certificado de Origen

Trigésimo Sexto Protocolo Adicional: Deja sin efecto la disposición sobre el plazo máximo de 10 días hábiles posteriores al embarque de la mercancía para expedir el correspondiente certificado de origen

::: **ALADI/AAP.CE/36** entre Argentina Bolivia Brasil Paraguay Uruguay

TÍTULO I: Objetivos

TÍTULO III: Régimen de Origen

TÍTULO IX: Valoración Aduanera

TÍTULO XIV: Integración Física

Vigésimo Protocolo Adicional: Incorpora como Anexo al Protocolo sobre Integración Física Adicional al Acuerdo el "Acuerdo entre la República Argentina y la República de Bolivia sobre la Construcción del Puente en el Paso Fronterizo Salvador Mazza – Yacuiba"

Vigésimo Segundo Protocolo Adicional: Incorpora al Acuerdo el "Acuerdo para la Facilitación del Comercio mediante el establecimiento de Áreas de Control Integrado en las fronteras entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia".

Vigésimo Quinto Protocolo Adicional: (en proceso de protocolización) Incorpora el "Acuerdo Interinstitucional de Asistencia y Cooperación Mutua en Asuntos Aduaneros entre la Dirección General de Aduanas del Paraguay y la Aduana Nacional de Bolivia"

::: **ALADI/AAP.CE/38** entre Chile y Perú
CAPITULO III: Valoración Aduanera
CAPITULO IV: Origen
CAPITULO XIV: Cooperación

::: **ALADI/AAP.CE/39** entre Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela
CAPÍTULO III: Régimen de Origen
CAPÍTULO V: Valoración Aduanera

::: **ALADI/AAP.CE/40** entre Cuba y Venezuela
CAPÍTULO I: Objeto del Acuerdo
CAPÍTULO IV: Normas de Origen

::: **ALADI/AAP.CE/41** entre Chile y México
CAPÍTULO 1: Disposiciones iniciales
CAPÍTULO 2: Definiciones generales
CAPÍTULO 4: Reglas de origen
CAPÍTULO 5 Procedimientos aduaneros
CAPÍTULO 16: Transparencia

::: **ALADI/AAP.CE/42** entre Chile y Cuba
CAPÍTULO I: Objeto del Acuerdo
CAPÍTULO II: Acceso al Mercado

::: **ALADI/AAP.CE/46** entre Cuba y Ecuador
CAPITULO I: Objeto del Acuerdo
CAPITULO III: Normas de Origen
CAPITULO XII: Cooperación Tecnológica

::: **ALADI/AAP.CE/49** entre Colombia y Cuba
CAPÍTULO I: Objeto del Acuerdo
CAPÍTULO III: Normas de Origen

::: **ALADI/AAP.CE/50** entre Cuba y Perú
CAPÍTULO I: Objetivos del Acuerdo

::: **ALADI/AAP.CE/53** entre Brasil y México
CAPITULO I: Objetivos y Disposiciones Iniciales
CAPITULO IV: Régimen de Origen y Procedimientos Aduaneros para el Control y Verificación del Origen de las Mercancías

::: **ALADI/AAP.CE/56** entre Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.
Acuerdo Marco para la conformación de una zona de libre comercio, antes del 31 de diciembre de 2003, entre la CAN y el MERCOSUR.

::: **ALADI/AAP.CE/58** entre Argentina, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay

TÍTULO I: Objetivos y Alcance

TÍTULO II: Programa de Liberación Comercial

TÍTULO III: Régimen de Origen

TÍTULO X: Valoración Aduanera

TÍTULO XIX: Complementación Científica y Tecnológica

Segundo Protocolo Adicional: Régimen para productos originarios de zonas francas o áreas aduaneras especiales suscripto entre Brasil y Perú.

::: **ALADI/AAP.CE/59** entre Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Uruguay y Venezuela

TÍTULO I: Objetivos y Alcance

TÍTULO II: Programa de Liberación Comercial

TÍTULO III: Régimen de Origen

TÍTULO X: Valoración Aduanera

TÍTULO XIX: Infraestructura

TÍTULO XX: Complementación Científica y tecnológica

TÍTULO XXII: Zonas Francas

::: **ALADI/AAP.CE/60** entre México y Uruguay

CAPÍTULO I: Disposiciones Iniciales

CAPÍTULO II: Definiciones Generales

CAPÍTULO IV: Régimen de Origen

CAPÍTULO V: Procedimientos Aduaneros para el manejo del Origen de los Bienes

CAPÍTULO XVI: Transparencia

1.2. Artículo 13 del TM80 – Promoción del Comercio

::: **ALADI/AAP.PC/5** entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Acuerdo: "Acuerdo de Recife. Medidas técnicas y operativas para regular los controles integrados en frontera".

Primer Protocolo Adicional: Reglamento de las disposiciones del Acuerdo.

Segundo Protocolo Adicional: Aprueba el texto revisado, ordenado y consolidado del "Acuerdo de Recife".

Tercer Protocolo Adicional: Aprueba el Texto revisado, ordenado y consolidado del Primer Protocolo Adicional al "Acuerdo de Recife".

::: **ALADI/AAP.PC/17** entre Argentina y Bolivia.

CAPÍTULO II: Objetivos

CAPÍTULO V: Facilitación del Comercio y Transporte

Artículo 10.- Las Partes intercambiarán información sobre sus respectivos regímenes comerciales e impulsarán la simplificación de los procedimientos aduaneros.

CAPÍTULO VI: Desarrollo e Integración Económica, Social y Comercial de la Región

Fronteriza. Las Partes profundizarán las acciones y los programas previstos en los Acuerdos Binacionales suscriptos en la materia, a saber:

- Acuerdo Operativo entre autoridades de Migraciones de la República Argentina y la República de Bolivia para la Implementación de la Tarjeta de Vecinal Fronteriza (TVF), firmado el 29 de abril de 1994.
- Convenio de Creación de la Comisión de Cooperación y Desarrollo Fronterizo entre la República Argentina y la República de Bolivia (CODEFRO), firmado el 19 de noviembre de 1996.

- Acuerdo entre la República Argentina y la República de Bolivia para el Establecimiento de un Programa Binacional de Desarrollo Fronterizo, firmado el 16 de febrero de 1998.
 - Acuerdo entre la República Argentina y la República de Bolivia sobre Controles Integrados de Frontera, firmado el 16 de febrero de 1998.
 - Acuerdo entre la República Argentina y la República de Bolivia para establecer un Reglamento para los Comités de Frontera, firmado el 16 de febrero de 1998.
 - Reglamento del Acuerdo entre la República Argentina y la República de Bolivia sobre Controles Integrados de Frontera, firmado el 3 de febrero de 2003.
- Las Partes reconocen asimismo, la importancia de los Comités de Frontera como mecanismos básicos y primer escalón en el proceso de integración fronteriza para lo cual continuarán apoyando su consolidación y la participación de los actores locales en los mismos.

CAPÍTULO VII: Cooperación

Artículo 19.- Sobre la suscripción de acuerdos en materias como Asuntos aduaneros y control fronterizo; Desarrollo de infraestructura, transporte y logística; e Investigación desarrollo y transferencia de tecnologías apropiadas.

Segundo Protocolo Adicional: Tiene como finalidad establecer la Cooperación para la Investigación, Desarrollo y Generación de Tecnologías entre ambas partes signatarias.

::: **ALADI/AAP.PC/18** entre Chile y Perú.

Acuerdo: “Acuerdo Bilateral de Cooperación y Asistencia Mutua en materia aduanera entre los Gobiernos de la República de Chile y la República del Perú.”

1.3. Artículo 14 del TM80

::: **ALADI/AAP/A14TM/3** entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay “Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur.”

ANEXO I: Aspectos Aduaneros

::: **ALADI/AAP/A14TM/5** entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)”

Primer Protocolo Adicional: Asuntos Aduaneros

::: **ALADI/AAP/A14TM/6** entre Argentina y Brasil “Acuerdo de Cooperación e Intercambio de Bienes utilizados para la defensa y protección del medio ambiente” Entre sus objetivos se encuentra facilitar la admisión temporal de bienes.

::: **ALADI/AAP/A14TM/10** entre Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.”Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CRT)”

Artículos: 5, 9, 19 y 31

::: **ALADI/AAP/A14TM/11** entre Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. “Acuerdo marco para la creación de la zona de libre comercio entre el MERCOSUR y la Comunidad Andina”.

TITULO I: Objetivos

TITULO III: Cooperación Económica y Comercial

::: **ALADI/AAP/A14TM/15** entre Brasil y Venezuela sobre Transporte Internacional por Carretera de Pasajeros y Carga.

Artículos: 3, 5, 9, 10, 11 y 17

ANEXO IV: Asuntos Aduaneros

1.4. Artículo 25 del TM80

::: **AAP.A25TM N° 29** entre Colombia y Panamá.

El Acuerdo tiene entre otros objetivos, facilitar, expandir, diversificar y promover el comercio así como las operaciones asociadas al mismo.

CAPITULO I: Objeto del Acuerdo

CAPITULO III: Normas de Origen

ANEXO I: Reglamento sobre el origen de las mercancías

2. ACUERDOS DE ALCANCE REGIONAL

::: **AR.CYT N° 6** sobre Cooperación Científica y Tecnológica.
