

ESTUDIO SOBRE LOS PROGRAMAS **OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI** CON ESPECIAL ÉNFASIS EN LOS REQUISITOS PARA OBTENER LA CERTIFICACIÓN



**ESTUDIO SOBRE LOS PROGRAMAS OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN LOS PAÍSES
MIEMBROS DE LA ALADI CON ESPECIAL ÉNFASIS EN LOS REQUISITOS PARA OBTENER LA
CERTIFICACIÓN**

ALADI/SEC/Estudio 229/Rev. 8
6 de mayo de 2025



Este documento fue actualizado por la Lic Florencia Ferrari, con la supervisión del Jefe del Departamento de Integración Física y Digital (DIFD) Rafael Laurentino. Dicho estudio fue realizado como un trabajo de continuidad y actualización de lo previsto en la actividad 13: Facilitación del Comercio - “Actualizar y publicar el estudio sobre Operador Económico Autorizado (ALADI/SEC/Estudio 229/Rev. 6)” del Programa de Actividades de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), correspondiente al año 2024.

© 2025, ALADI Secretaría General
Tel.: +598 24101121 Fax.: +598 24190649
Cebollatí 1461 Código Postal 11200
Montevideo – Uruguay
sgaladi@aladi.org
<http://www.aladi.org>

ISBN: 978-9915-9626-4-1

Los usuarios pueden copiar, descargar e imprimir los contenidos de la publicación sin fines de lucro, respetando la integridad de la misma y sin realizarle modificaciones, siempre que se mencione a la Secretaría General de la ALADI como fuente del material.

ÍNDICE

ABREVIATURAS	3
I. INTRODUCCIÓN. ALCANCES DEL ESTUDIO.	4
II. LA FIGURA DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL	5
1. Antecedentes	5
2. Objetivo y definiciones	6
3. Marco Normativo SAFE: análisis de su estructura y contenido	7
4. El esquema Operador autorizado en el marco del Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio	9
5. Programas OEA	10
5.1. Panorama general de los programas OEA operativos y en desarrollo en la región América y el Caribe	11
5.2. Panorama general de los programas OEA operativos y en desarrollo en los países miembros de la ALADI	15
III. MARCO NORMATIVO REGULATORIO DE LOS PROGRAMAS OEA EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI: ESTADO ACTUAL Y PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS	19
A. 21	
B. 22	
IV. ANÁLISIS DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER LA CERTIFICACIÓN OEA EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI	28
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	39
BIBLIOGRAFÍA	41
ANEXO	44

ABREVIATURAS

Abreviaturas frecuentemente usadas en el documento

AFC	Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC
ARM	Acuerdos de Reconocimiento Mutuo
C-TPAT	Customs Trade Partnership against Terrorism
CAUCA	Código Aduanero Uniforme Centroamericano
Marco SAFE	Marco Normativo de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial de la OMA
NEEC	Nuevo Esquema de Empresas Certificadas
OEA	Operador Económico Autorizado
OEC	Operador Económico Calificado
PIP	Partners in Protection
PROFAC	Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable
RECAUCA	Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano
SAOC	Sistema Aduanero de Operadores Confiables

Abreviaturas Institucionales

ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
AFIP	Administración Federal de Ingresos Públicos
ANVISA	Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CESPA	Cuerpos Especializados en Seguridad Portuaria y Aeroportuaria de República Dominicana
CNZFE	Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación de República Dominicana
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia
DGARD	Dirección General de Aduanas de República Dominicana
DGA	Dirección General de Aduanas de Argentina
INVIMA	Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos
ICA	Instituto Colombiano Agropecuario
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMA	Organización Mundial de Aduanas
SAT	Servicio de Administración Tributaria de México
SELA	Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe
SENAE	Servicio Nacional de Aduana del Ecuador
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana
SNA	Servicio Nacional de Aduanas de Chile
SUNAT	Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria
UE	Unión Europea
VIGIAGRO	Sistema de Vigilancia Agropecuaria Internacional de Brasil

I. INTRODUCCIÓN. ALCANCES DEL ESTUDIO.

El presente Estudio (229/Rev.8)¹ es una actualización del “*Estudio sobre los Programas Operador Económico Autorizado (OEA) en los países miembros de la ALADI, con especial énfasis en los requisitos para obtener la Certificación*”, publicado en el año 2018, por lo que tiene como propósito actualizar la información y los datos obtenidos con respecto a las siguientes categorías: programas OEA operativos y en desarrollo, número de empresas certificadas por país y región, número de operadores incluidos en cada Programa OEA, normativas regulatorias nacionales y planes de acción previstos por los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que hayan sido desarrollados o con miras a desarrollarse, requisitos y demás condiciones de cumplimiento particulares que deben reunir los operadores que quieran acceder a la condición de OEA, entre otras.

Asimismo, el presente Estudio pretende identificar y examinar el estado actual de los marcos regulatorios sobre los Programas OEA en los trece países miembros de la ALADI, incluyendo sus planes de acción previstos, para luego efectuar un análisis comparativo del estado actual de los requisitos que exigen los programas para acceder a la certificación.

Por medio de la presentación de tablas dinámicas y gráficos, se puede visualizar el estado de la normativa regulatoria vigente y el contenido de los requisitos de acceso, teniendo en cuenta los principales tipos de operadores que intervienen a lo largo de la cadena logística internacional y las distintas categorías y subcategorías de requisitos que prevén las normativas nacionales de los países miembros de la ALADI.

En cuanto a la metodología, el Estudio fue desarrollado con base en la información contenida en los documentos e informes de trabajo publicados por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) y la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). Asimismo, se utilizaron textos normativos nacionales de los países miembros de la ALADI y textos internacionales, específicamente, el Marco Normativo de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (Marco SAFE) de la OMA y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC). El presente Estudio es, por lo tanto, un documento referencial con información sujeta a cambios por los países miembros de la ALADI.

Este Estudio se ha estructurado de la siguiente forma: en primer lugar, se presentan aspectos generales sobre la temática del OEA desde una perspectiva jurídica y algunas consideraciones relevantes para comprender el funcionamiento del esquema OEA. Se explican las principales disposiciones del *Marco SAFE*, de la OMA. El Marco SAFE es una base normativa fundamental para examinar el estado de avance de las legislaciones de los países de la ALADI. Adicionalmente, se describen otros procesos de interés, en particular el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, como instrumento internacional que aborda las medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados.

En segundo lugar, se estudia el marco regulatorio de cada país miembro de la ALADI. Para facilitar su comprensión, se han considerado las siguientes categorías antes referidas:

¹ Esta revisión se basó en los datos recabados entre julio y noviembre de 2023. Los datos recabados se extrajeron de la información proporcionada por los países miembros de la ALADI, del Compendio online de la OMA y de los sitios web de las autoridades competentes de estos países.

programas OEA operativos y en desarrollo, normativas regulatorias nacionales y planes de acción previstos.

En tercer lugar, como se indicó, se analizan los requisitos y demás condiciones de cumplimiento particulares que deben reunir los operadores que quieran acceder a la condición de OEA. Esta información se expone en forma de Tabla dinámica anexa al Estudio, en la que se enumeran los requisitos de forma detallada.

Finalmente, se presentan algunas conclusiones y posibles recomendaciones para generar nuevos espacios de cooperación técnica por parte de la ALADI y sus Estados miembros, con la finalidad de compatibilizar los programas OEA de la región con los estándares internacionales y de facilitar el establecimiento de acuerdos de reconocimiento mutuo dentro de la región. El presente estudio no tiene por objetivo realizar recomendaciones puntuales respecto de las políticas que, en este ámbito, pueden ser adoptadas por los países miembros de la ALADI de forma independiente.

II. LA FIGURA DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

1. ANTECEDENTES

Después de los ataques terroristas en Nueva York (2001), que implicaron la destrucción de las torres gemelas, y de los atentados en Madrid (2004) y en Londres (2005), la mayoría de los países del mundo revaloraron la necesidad de enfrentar estas potenciales vulnerabilidades asociadas a la configuración de las cadenas de suministro, reforzando las medidas de seguridad en las fronteras, pero, al mismo tiempo, facilitando las actividades comerciales lícitas.

Este escenario condujo a que el rol de las administraciones aduaneras no se limite a la mera recaudación de ingresos, ya que fue necesario reforzar la implementación de medidas que aseguren la cadena logística del comercio internacional frente a las amenazas potenciales del terrorismo, narcotráfico, crimen organizado multinacional y demás delitos conexos.

Ante esta necesidad de regular este entorno complejo y buscando el equilibrio entre la seguridad y facilitación, en junio de 2005 el Consejo de la OMA, en su período de sesiones en Bruselas, elaboró y aprobó un sistema para incrementar la seguridad y, al mismo tiempo, para facilitar el comercio internacional, denominado *Marco Normativo de la OMA para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial*, más conocido como *Marco Normativo SAFE*, respecto del cual la gran mayoría de países del mundo ha expresado su voluntad y su intención de ponerlo en práctica.

Asimismo, se generaron otras iniciativas análogas a la de la OMA mediante el concepto de *Operador Económico Autorizado*, tales como el programa *Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)*, implementado en Estados Unidos para la seguridad física de la carga, y el programa OEA de la Unión Europea, dirigido esencialmente a brindar seguridad a la cadena logística internacional.

Con el objetivo de facilitar su aplicación normativa, el Marco SAFE ha pasado por distintos procesos de revisión y actualización. Publicado por primera vez en 2005, fue actualizado en los años 2007, 2010, 2012, 2015, 2018 y 2021. Es preciso mencionar que este

Estudio se basa en la información y datos contenidos en el Marco SAFE versión 2021 (última actualización).

Asimismo, en junio de 2007, se incluyó oficialmente el concepto de Operador Económico Autorizado y se elaboraron disposiciones más detalladas para la implementación de dicha figura.

2. OBJETIVO Y DEFINICIONES

El concepto del Operador Económico Autorizado tiene su origen en el Marco Normativo SAFE², específicamente en el *Pilar 2*, que se centra básicamente en la colaboración entre las aduanas y las empresas y que tiene por objetivo hacer participar al sector privado en la tarea de garantizar la seguridad de la cadena de suministro, forjando así una alianza con el sector privado en la búsqueda del fortalecimiento de la seguridad y minimizando los riesgos en la cadena logística³.

En ese contexto, la figura del OEA consiste en la calificación que se da a las empresas involucradas en el movimiento internacional de mercancías —cualquiera sea su función en la cadena logística (fabricantes, importadores, exportadores, corredores de comercio, transportistas, agrupadores, intermediarios, operadores de puertos, aeropuertos, y de terminales, almacenistas o distribuidores)— que cumplen las normas de seguridad establecidas y, por ello, disfrutan de beneficios o ventajas que se traducen en un ahorro de tiempo y de costos. Esto permite que la inversión que las empresas deben realizar en sistemas de seguridad se refleje en beneficios derivados de la agilización en la tramitación de sus mercancías.

Por su parte, el Marco Normativo SAFE, en su Anexo I, define un OEA de la siguiente manera: *“una parte que interviene en el traslado internacional de mercancías con cualquier capacidad que le haya sido reconocida por o en nombre de una administración nacional aduanera que cumple con las normas de la OMA o las normas de seguridad equivalentes de la cadena logística. Los OEA pueden ser fabricantes, importadores, exportadores, agentes aduaneros⁴, transportistas, agentes de grupaje de carga, intermediarios, operadores de puertos, aeropuertos o terminales, operadores de transporte integrado, operadores de almacenes, distribuidores o transitarios”⁵.*

² SAFE: *Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade* (por su sigla en inglés), es el marco normativo establecido por la OMA para asegurar y facilitar el comercio mundial.

³ La idea central que refleja esta colaboración entre aduanas y empresas es la siguiente: “Si las Aduanas pueden confiar en sus socios comerciales para evaluar y resolver las amenazas que enfrenta su propia cadena logística, se reduce el riesgo que éstas enfrentan. Por lo tanto, las empresas que demuestran intención de mejorar la seguridad de la cadena logística se beneficiarán. Reducir los riesgos, ayuda a las Aduanas a cumplir con sus funciones de seguridad y a facilitar el comercio legítimo”. Declaración que figura en las *“Directrices de Alto Nivel para los Acuerdos de Cooperación que se celebren entre los Miembros de la OMA y la Industria Privada para Aumentar la Seguridad de la Cadena Logística y Facilitar el Flujo del Comercio Internacional”*.

⁴ Los agentes aduaneros reciben diversas denominaciones según la legislación de cada país: agentes de aduana, agente aduanal, agencias de aduana, despachantes de aduana, entre otras. De modo de unificar el concepto para todos los Programas OEA de los países analizados, se utilizará la denominación empleada por el Marco SAFE (2021): agentes aduaneros.

⁵ OMA. *Marco Normativo SAFE*. 2021. Recuperado de:

<http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf?la=en>

En el mismo sentido, el documento denominado *Cómo Salir del Laberinto Fronterizo: una evaluación de las iniciativas de facilitación del comercio en América Latina y el Caribe*⁶, lo define de la siguiente forma: “los OEA son firmas certificadas por las administraciones aduaneras nacionales, quienes dan cuenta de que cumplen con los estándares relevantes de seguridad en sus cadenas de suministro, sobre la base de un análisis completo y exhaustivo de sus plantas, así como de su comportamiento aduanero y tributario”.

En base a dicho marco conceptual, los objetivos del OEA se orientan básicamente a:

- a) asegurar la cadena logística del comercio internacional mediante la implementación de medidas mínimas de seguridad contra actividades ilícitas y conductas delictivas, basadas en estándares internacionales;
- b) concentrar los esfuerzos y recursos de las autoridades aduaneras y de otras instituciones de control en frontera, involucradas en el comercio exterior, en aquellos operadores que representen mayor potencialidad para infringir la seguridad por medio de actividades asociadas con el terrorismo, el contrabando, el tráfico de estupefacientes, etc.;
- c) facilitar las operaciones de comercio de quienes logren la certificación OEA; y
- d) incrementar la competitividad y las oportunidades de crecimiento del sector privado.

3. MARCO NORMATIVO SAFE: ANÁLISIS DE SU ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El texto del Marco SAFE, en su versión 2007 contenía básicamente disposiciones detalladas sobre los requisitos y obligaciones para la aduana y los OEA. La versión de junio 2010 reunió todas las directrices de la OMA destinadas a respaldar la aplicación del Marco Normativo SAFE.

En la versión de junio 2012, se incluyeron las partes 5 y 6 acerca de la gestión coordinada de fronteras y la continuidad y reanudación de la actividad. Además, se agregó un nuevo *Anexo I* para las definiciones de los términos básicos, entre los que se destaca la figura de *carga de alto riesgo*.

La versión de junio 2015 incluyó un nuevo Pilar denominado *Pilar 3* para fomentar la cooperación entre las aduanas y autoridades públicas nacionales e internacionales a fin de garantizar una respuesta gubernamental efectiva y eficiente al desafío de la seguridad de la cadena logística. Incorporó, también, las normas relativas a la información anticipada de las mercaderías y la definición de *contenedor*, entre otros aspectos.

La versión del Marco SAFE de 2018 aumentó los objetivos respecto del fortalecimiento de la cooperación entre las autoridades aduaneras y estimuló la cooperación entre las aduanas y otras agencias gubernamentales involucradas en el comercio. También incorpora una lista de beneficios OEA.

La versión más reciente del Marco SAFE del año 2021, refuerza la cooperación entre las Aduanas y otras Autoridades de Control Fronterizo (OACF), promueve los dispositivos de seguridad inteligentes para optimizar el control aduanero y supervisar eficientemente el movimiento de mercancías en tiempo real, e incluye disposiciones básicas sobre el desarrollo de programas de OEA en las uniones aduaneras regionales y la implementación del reconocimiento mutuo.

⁶ BID. “Informe especial sobre integración y comercio”, pág 110. 2017

Asimismo, mejora los elementos en materia de datos al adecuar el conjunto de datos sobre seguridad de la carga aérea a los elementos de datos especificados en el Modelo de Datos de la OMA y consolida los mecanismos de información sobre la implementación del Marco SAFE.

En el contexto de la pandemia de COVID-19, para reforzar la resistencia y la recuperación de las cadenas de suministro mundiales, se ha elaborado la "Guía de implementación y validación de OEA", que actualiza los tres documentos actuales "Guía de implementación de OEA", "Plantilla de OEA" y "Guía del validador de OEA en las Aduanas". La nueva Guía reúne las mejores prácticas, los conocimientos y las lecciones aprendidas por los miembros con el fin de simplificar el procedimiento de implementación relativo a los OEA y adecuar los requisitos de los OEA a los procedimientos de validación de las Aduanas. También introduce un enfoque sugerido para las revalidaciones virtuales y el uso de tecnologías modernas con el fin de apoyar la continuidad operativa y garantizar la resiliencia de los programas de OEA en caso de pandemia.

Ahora bien, el Marco Normativo SAFE de la OMA, en líneas generales brinda a las administraciones aduaneras un modelo procedimental y una serie de estándares para facilitar el movimiento de mercancías a través de cadenas de suministro seguras de comercio internacional, sobre la base del establecimiento de acuerdos de cooperación entre los organismos fronterizos y entre éstos y el sector privado. En otras palabras, el Marco SAFE ha sido diseñado para ser el punto de partida para la aplicación de los Programas nacionales OEA.

En ese contexto, el objetivo del Marco SAFE se orienta básicamente a establecer estándares internacionales para:

- promover la seguridad y previsibilidad;
- facilitar la fluidez en el movimiento de las mercancías mediante el manejo integrado de la cadena logística;
- incrementar la cooperación entre las aduanas;
- aumentar la cooperación entre aduanas y sector privado; y
- contribuir al desarrollo de las aduanas con relación a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI.

Asimismo, el Marco SAFE tiene su sustento en cinco principios fundamentales:

- Información electrónica anticipada: armonizar la información electrónica anticipada que se exige para las importaciones, exportaciones y tránsitos.
- Gestión de riesgos: compromiso de utilizar un sistema consistente de gestión de riesgos para enfrentar las amenazas a la seguridad.
- Inspección de la carga de exportación: inspeccionar las cargas de exportación de alto riesgo, preferentemente utilizando equipos de detección no intrusivos.
- Alianza con el sector privado: otorgar beneficios a las empresas que cumplan las condiciones o requisitos de seguridad de la cadena logística y que utilicen mejores prácticas.
- Cooperación con Otras Autoridades de Control Fronterizo: de modo a mantener la seguridad de las sociedades y facilitar al mismo tiempo la circulación de mercancías.

Al respecto, es importante resaltar que estos objetivos y principios se orientan principalmente a la creación de normas que permiten un tránsito ágil y eficiente de

mercancías, pero manteniendo a su vez la seguridad en los procesos. De igual manera, involucran a toda la cadena de suministro, elevando sus niveles de control y de seguridad.

En cuanto a su estructura normativa, el referido Marco SAFE se centra en tres pilares básicos, veintiocho estándares normativos -que sirven como guía para la aplicación de los programas OEA en todo el mundo- y cinco anexos, a saber: *Anexo I: Definiciones; Anexo II: Elementos de datos; Anexo III: Datos de seguridad de carga anticipados, previos a la carga; Anexo IV: Condiciones, requisitos y beneficios de los OEA y Anexo V: Resolución del Consejo de Cooperación Aduanera en lo que respecta al Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial.*

A continuación, se presenta un breve esquema de su estructura normativa:

El primer pilar, referido a la cooperación aduana-aduana, consagra once estándares, basado en los siguientes principios: I) armonización en el requerimiento de información electrónica de la carga de forma anticipada; II) gestión de riesgo para el aseguramiento de la carga ante amenazas; III) inspección de la carga de exportación.

El segundo pilar, referido a la cooperación aduanas-empresas, contempla seis estándares, los cuales se basan en los siguientes principios: I) participación de todos los entes de la cadena logística; II) utilización progresiva de las mejores prácticas de seguridad por parte del sector privado; III) otorgamiento de beneficios tangibles por parte de las aduanas; IV) generación de sinergias entre aduanas y empresas para alcanzar mayor seguridad y facilidades de simplificación aduanera.

El tercer pilar, referido a la cooperación entre la aduana y otras autoridades públicas nacionales e internacionales, comprende once estándares, basados en los siguientes principios: I) promoción de la cooperación mutua; II) actualización de los procedimientos y los acuerdos de cooperación entre los órganos involucrados; III) armonización de los requisitos de los programas o sistemas de seguridad; IV) uniformización de las medidas nacionales de control; V) adopción de medidas de continuidad y reanudación del comercio; VI) establecimiento de acuerdos de cooperación con órganos que trabajan juntos en frontera; VII) armonización de medidas de control transfronterizo; VIII) compromiso de la OMA de elaboración y actualización de mecanismos de cooperación con Organizaciones públicas internacionales.

Finalmente, y teniendo en cuenta que la aplicación del Marco Normativo SAFE entraña ciertos desafíos para las administraciones aduaneras, la OMA sugiere aplicarlo con un enfoque gradual y flexible, es decir, en varias etapas según la capacidad y la autoridad legislativa de cada administración.

4. EL ESQUEMA OPERADOR AUTORIZADO EN EL MARCO DEL ACUERDO DE LA OMC SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC es uno de los principales resultados de la IX Conferencia Ministerial de la OMC, celebrada en Bali (Indonesia) en diciembre de 2013. El AFC tiene un gran impacto sobre la reducción de los costes de transacción en el comercio internacional y, a su vez, representa un desafío para los miembros de la OMC en lo que concierne a su implementación.

En ese sentido, la gran mayoría de los países miembros de la ALADI han establecido como asunto prioritario la puesta en operación y el fortalecimiento de los programas OEA con base en los estándares mínimos del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial de la OMA.

En este punto, es importante destacar que además de las directrices detalladas sobre el OEA en el Marco Normativo SAFE, el AFC de la OMC, vigente desde febrero de 2017, en su artículo 7, numeral 7, referido a las *Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados*, incorpora algunos criterios y lineamientos generales que regulan los requisitos que los operadores deben cumplir para ser acreditados, así como los beneficios asociados a la acreditación.

Entre los criterios para acceder a la condición de operador, en virtud del párrafo 7.2 del artículo 7 del AFC, se incluyen los siguientes:

- a) historial adecuado de cumplimiento (leyes y reglamentos de aduana y conexos);
- b) sistema de gestión de los registros que permita los controles internos necesarios;
- c) solvencia financiera (incluyendo fianzas o garantía); y
- d) seguridad de la cadena de suministro.

Ahora bien, una vez que los operadores cumplan con dichos criterios, pueden acceder a una serie de ventajas en materia de facilitación de comercio que, según el párrafo 7.3 del artículo 7 del AFC, exige por lo menos el otorgamiento de tres de los siguientes beneficios:

- a) requisitos reducidos de documentación y datos;
- b) menor frecuencia de inspecciones físicas y exámenes;
- c) levante rápido;
- d) pago diferido de impuestos, tasas y cargas;
- e) utilización de garantías globales o reducción de las garantías;
- f) una sola declaración de Aduana para un período dado; y
- g) despacho en los locales del operador autorizado u otro lugar autorizado por aduana.

Finalmente, el AFC, en el mismo artículo 7, estimula a los países a basar sus programas OEA en normas internacionales, mediante el párrafo 7.4, y a negociar acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM) entre sus respectivos programas, en virtud del párrafo 7.5.

5. PROGRAMAS OEA

Con el fin de fortalecer la seguridad de la cadena logística del comercio internacional, las autoridades aduaneras han desarrollado programas nacionales OEA que se sustentan sobre la base de un conjunto de procedimientos relativos a los procesos de solicitud de certificación, revisión, aprobación o rechazo y renovación, entre otros, enmarcados dentro de las pautas mínimas de actuación establecidas en el Marco SAFE orientadas esencialmente a crear un balance entre la seguridad y la facilitación del comercio.

Hecha esta precisión, podemos definir el programa OEA, en términos generales, como un programa aduanero de certificación voluntaria por medio del cual un operador puede ser acreditado tras un proceso de evaluación de las instalaciones de las empresas, así como de sus prácticas, procedimientos y documentación, entre otros aspectos considerados por las administraciones aduaneras.

Por otra parte, el número de operadores que pueden certificarse es extenso y abarca a todos los agentes que intervienen en la cadena logística internacional: importadores, agentes aduaneros y transportistas, concesionarios, entre otros⁷, quienes tienen que presentar una solicitud a las administraciones aduaneras y someterse a un proceso de auditoría. Para ello, los Programas OEA de los países deberán tener en cuenta los criterios⁸ especificados por las Aduanas, los cuales tienen que ver con el cumplimiento de requisitos aduaneros, el compromiso con la seguridad de la cadena logística y el alcance de un sistema satisfactorio de gestión de sus recursos comerciales y viabilidad financiera.

Las empresas que cumplan con dichos criterios podrán obtener beneficios⁹ como OEA entre los que se destacan: despacho de aduana más rápido para carga de bajo riesgo, eficiencia del costo de la cadena logística por la eficacia en la seguridad, mejor reputación a nivel de empresa, más oportunidades comerciales, mejor comprensión de requisitos aduaneros y comunicación más efectiva entre el OEA y la administración aduanera. Asimismo, los Programas OEA que cumplan con los criterios establecidos en el Anexo IV del Marco SAFE de 2021 también deberían beneficiarse, además de las ventajas relativas a la seguridad, de las medidas de simplificación aduanera.

Adicionalmente, la certificación OEA puede servir como una marca de calidad, que permite al operador lograr una imagen segura y confiable en términos aduaneros y financieros.

⁷ Como se mencionó, de acuerdo al Anexo I del Marco SAFE (2021): “Los OEA pueden ser fabricantes, importadores, exportadores, agentes aduaneros, transportistas, agentes de grupaje de carga, intermediarios, operadores de puertos, aeropuertos o terminales, operadores de transporte integrado, operadores de almacenes, distribuidores o transitarios”.

⁸ Según el Marco SAFE (2021), los criterios incluyen “tener un registro adecuado de cumplimiento con los requisitos de Aduanas, un compromiso demostrado con la seguridad de la cadena logística al participar en un programa de asociación Aduanas-empresas, un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales y viabilidad financiera”.

⁹ El Marco SAFE (2021) incluye en su Anexo IV una lista de beneficios que las administraciones aduaneras pueden ofrecer. Dicha lista se presenta en ocho grandes categorías, a saber: “a) medidas para acelerar el levante de mercancías, reducir el procedimiento de tránsito y reducir los costos de almacenamiento; b) medidas de facilitación de los procedimientos después del levante; c) medidas extraordinarias en caso de interrupción del comercio o nivel elevado de amenaza; d) participación en nuevos programas/iniciativas de facilitación del comercio e) beneficios otorgados por otras autoridades públicas, f) Beneficios de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) g) Información útil accesible a los participantes del OEA y; h) beneficios resultantes”.

También, al cumplir con estándares de protección y seguridad puede ser considerada una empresa segura, es decir, un socio comercial confiable con alcance global.

5.1. PANORAMA GENERAL DE LOS PROGRAMAS OEA OPERATIVOS Y EN DESARROLLO EN LA REGIÓN AMÉRICA Y EL CARIBE

De acuerdo con el Compendio¹⁰ online de la OMA actualmente existen 83 Programas OEA operativos y 7 programas en desarrollo en países de América y el Caribe, Asia, África y Europa. Este último programa engloba a las veintiocho economías de la Unión Europea.

En la región América y el Caribe existen actualmente cerca de 19 países que ya cuentan con programas OEA operativos (Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, El Salvador, Jamaica, México, Cuba, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Estados Unidos).

En ese sentido, es importante precisar que algunos países han implementado sus programas nacionales OEA con otra denominación, tales como: Canadá (PIP), Costa Rica (PROFAC), Estados Unidos (C-TPAT), México (OEA) y Uruguay (OEC).

La cobertura de operadores elegibles presenta distintos niveles de alcance. Puede incluir a todos o algunos de los siguientes operadores más comunes en la cadena de logística de comercio exterior: exportadores, importadores, agentes aduaneros, prestadores de servicios postales PSP/couriers, como ocurre en los Programas OEA de Chile, Colombia y Jamaica, hasta abarcar a todos los actores a lo largo de la cadena logística internacional, como es el caso de Guatemala y Uruguay.

Según el Compendio¹¹ de Operador Económico Autorizado de la OMA (versión 2020), las empresas con condición de operador ascienden a más de 50.000 en todo el mundo de las cuales, considerando las actualizaciones de los sitios web de los países de la región, 15.916 se encuentran en la región América y el Caribe, entre importadoras, exportadoras, transportistas, agencias de aduana, almacenistas, entre otras.

A continuación, en la Tabla 1, se presenta la actualización del estado de los Programas nacionales OEA operativos y en desarrollo, su denominación, fechas de lanzamiento, actores elegibles, cantidad de certificados OEA por país y autoridades nacionales involucradas en la certificación. De acuerdo a dicha tabla, Brasil, Canadá, México, República Dominicana y Estados Unidos son los países con mayor número de acreditaciones en la región.

¹⁰ Compendio online de la OMA. Recuperado de: <https://aeo.wcoomd.org/> Consultado el 19/09/24

¹¹ Compendio de Operador Económico Autorizado de la OMA. 2020. Recuperado de: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-compedium.pdf?la=en> Consultado el 21/09/24

Tabla 1 - Programas nacionales OEA operativos y en desarrollo

País	Nombre del Programa	Inicio	Operadores elegibles	Empresas certificadas (*)	Autoridades involucradas en la certificación	Estado
Argentina	OEA	2017	Exportadores, importadores, agentes aduaneros ¹² , agentes de transporte aduanero, transportistas de transportes automotores de carga relacionados con el comercio exterior.	- (**)	AFIP - DGA	Operativo
Bolivia	OEA	2015	Exportadores, importadores, agentes aduaneros, transportistas, consolidadores y desconsolidadores de carga, concesionario de recinto de aduana	79	Aduana Nacional	Operativo
Brasil	OEA	2014	Importador, exportador, transportista, agente de carga, depósito de mercancías bajo control aduanero en depósito fiscal, depósito en Recinto Especial para Despacho Aduanero de Exportación (Redex), Operador Portuario y Operador Aeroportuario.	1.441	Receita Federal, ANVISA, VIGIAGRO, Ejército, ANAC, INMETRO (estos 3 últimos en desarrollo)	Operativo
Chile	OEA	2017	Importador, exportador, agentes aduaneros y couriers	46	Servicio Nacional de Aduanas	Operativo
Canadá	Partners in Protection (PIP)	1995	Exportadores, importadores, agentes aduaneros, transportistas, prestadores de servicios postales PSP/couriers, operadores de almacenes aduaneros y agentes navieros	1.641	Canadá Border Services Agency (CBSA)	Operativo
Colombia	OEA	2011	Exportadores, importadores, agencias de aduana e instalaciones y operadores portuarios	1.332	DIAN (autoridad aduanera), Policía Nacional (autoridad antinarcóticos), ICA (autoridad fitosanitaria y zoosanitaria)	Operativo

¹² A modo de simplificación y unificación de la terminología, se utilizó el término agentes aduaneros para referirse a los despachantes de aduana, agentes aduanales, agentes de aduanas, etc.

País	Nombre del Programa	Inicio	Operadores elegibles	Empresas certificadas (*)	Autoridades involucradas en la certificación	Estado
					Invima (autoridad sanitaria de medicamentos y alimentos), Dirección General Marítima (autoridad marítima), Superintendencia de Transporte (autoridad de transporte terrestre, marítimo y aérea)	
Costa Rica	Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable (PROFAC)	2011	Exportadores, importadores, operadores portuarios y terminales de carga de exportación	30	Ministerio de Hacienda, Agricultura y Salud (en negociación)	Operativo
Cuba	OEA	2016	Exportadores e importadores	5	Aduana General de la República	Operativo
Ecuador	OEA	2015	Exportadores, importadores, agentes aduaneros.	34	SENAE	Operativo
El Salvador	Operador Económico Autorizado de El Salvador-OEA-SV	2015	Exportadores, importadores, agentes aduaneros, operadores de almacenes aduaneros, prestadores de servicios postales PSP/couriers	9	Ministerio de Hacienda	Operativo
Estados Unidos	Customs-Trade Partnership against Terrorism (CTPAT)	2001	Exportadores, importadores, agentes aduaneros, transportistas, operadores portuarios/terminales marítimas, consolidadores de carga, intermediarios y fabricantes	11.020	U.S. Customs and Border Protection (CBP)	Operativo

País	Nombre del Programa	Inicio	Operadores elegibles	Empresas certificadas (*)	Autoridades involucradas en la certificación	Estado
Guatemala	Operador Económico Autorizado de Guatemala-OEA-GT	2011	Todos los agentes a lo largo de la cadena de suministro	80	SAT	Operativo
Honduras	OEA	2020	Exportadores e importadores	-	Sector Privado y Administración Aduanera	Operativo
Jamaica	OEA	2014	Importadores	132	Agencia de Aduanas, Salud y Agricultura	Operativo
México	OEA	2012	Exportadores, importadores, transportistas de carretera/de cruce, parques industriales, empresas de transporte ferroviario, mensajerías, recintos fiscalizados estratégicos, recintos fiscalizados, agentes aduanales mexicanos y tercerización logística.	610	Administración General de Auditoría de Comercio Exterior del SAT	Operativo
Panamá	OEA	2013	Importadores, agentes aduaneros, transportistas, almacenes y depósitos aduaneros, prestadores de servicios postales PSP/couriers y proveedores de servicios de logística	45	Aduanas y todos los organismos fronterizos son considerados entidades de apoyo y control	Operativo
Paraguay	OEA	2018	Exportadores, importadores, agentes aduaneros, agentes de transporte, depositario, empresas de transporte, agente de carga, remesa expresa.	30	Dirección Nacional de Aduanas	Operativo
Perú	OEA	2012	Exportadores, importadores, agentes aduaneros, almacenes aduaneros, eser.	396	SUNAT	Operativo
República Dominicana	OEA	2012	Exportadores, importadores, consolidadores de carga, agentes aduaneros, operadores de depósitos, Zonas Francas, fabricantes, puertos marítimos, aeropuertos y transporte marítimo	293	DGARD, Salud, Agricultura, Ambiente, Drogas, CESPA y el CNZFE	Operativo

País	Nombre del Programa	Inicio	Operadores elegibles	Empresas certificadas (*)	Autoridades involucradas en la certificación	Estado
Uruguay	OEC	2014	Agentes de carga, depósitos, agentes aduaneros, explotador de ZF, usuario de ZF, exportadores, importadores, operadores portuarios, terminal de carga, transportistas.	59	Dirección Nacional de Aduanas	Operativo
Venezuela	OEA	2014	Productores, fabricantes, importadores, exportadores, agentes aduaneros, almacenes y depósitos aduaneros, prestadores de servicios postales PSP/couriers, agentes navieros y operadores portuarios	--	SENIAT	En desarrollo (***)

Fuente: Elaboración propia en base a la información proporcionada por los países miembros de la ALADI, el Compendio online de la OMA y los sitios web de las autoridades competentes de los países miembros de la ALADI.

(*) Certificaciones OEA concedidas. No se incluye el número de acreditaciones en proceso. Asimismo, el número de certificaciones OEA refleja a las empresas calificadas, y no a la cantidad de certificaciones por modalidad. Eso ocurre porque, en el caso de las certificaciones por modalidad, una empresa puede ser calificada como OEA en dos o más modalidades distintas. En los países donde no se encontró información de esta diferencia, se consideró el número de certificaciones siendo éste igual al número de empresas certificadas.

(**) En el caso argentino, este número refleja certificaciones por modalidad - 11 (OEA Seguridad); 43 (OEA Simplificación) y 24 (OEA Cumplimiento)-. No se obtuvo información acerca de si dichas certificaciones fueron concedidas a empresas distintas.

(***) En caso de Venezuela, el estado del programa OEA se encuentra pendiente de reglamentación.

5.2. PANORAMA GENERAL DE LOS PROGRAMAS OEA OPERATIVOS Y EN DESARROLLO EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI

Los Estados miembros de la ALADI presentan distintos niveles de avance respecto de la puesta en operación y fortalecimiento de sus respectivos programas nacionales OEA.

Al respecto, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay actualmente cuentan con Programas OEA operativos, los mismos que en su conjunto representan una proporción sustancial equivalente a más de la mitad de los países de América y el Caribe analizados, que tienen activo estos programas.

A continuación, se detalla la legislación que habilita el inicio de los Programas OEA en los países miembros de la ALADI, los operadores que conforman la cadena logística en dichos países, así como la inclusión de los datos obtenidos sobre la normativa OEA en Cuba y Venezuela.

En lo que respecta a estos países, en particular, en 2011 Colombia inició su Programa OEA para empresas exportadoras e importadoras y en 2018, por Resolución N°4.089, incorporó a los agentes aduaneros y en el 2020 por Resolución N° 48 incorporó a Instalaciones y operadores portuarios.

Por su parte, México lanzó su Programa OEA en 2012, bajo el entonces programa denominado Nuevo Esquema de Empresas Certificadas NEEC para el rubro importador/exportador y actualmente, bajo la denominación OEA de su Programa, comprende también a los siguientes operadores elegibles de la cadena de suministro: empresas controladoras, aeronaves, SECIIT (Sistema Electrónico para el Control de Inventarios de Importaciones Temporales), textil, recintos fiscalizados estratégicos y empresas de tercerización logística, para la modalidad de Operador Económico Autorizado.

Asimismo, el Programa OEA de México incluye a otros operadores elegibles de la cadena de suministro que son certificados bajo la modalidad denominada Socio Comercial Certificado, la cual comprende a: auto transportistas terrestres, agentes aduanales, transportistas ferroviarios, parques industriales, recintos fiscalizados, empresas de mensajería y paquetería, y almacenes generales de depósito.

Asimismo, Perú inició en 2012 su Programa OEA para las actividades de importación, exportación, despacho de las mercancías mediante agencias de aduana y almacenamiento de mercancías y en enero de 2018, incluyó a las Empresas de Servicio de Entrega Rápida.

Por su parte, Panamá por Decreto Ejecutivo N° 988 implementó su Programa OEA y dio lanzamiento a este en 2013 para empresas exportadoras y actualmente también lo conforman importadores, agentes aduaneros, transportistas (por vía aérea y por carretera), almacenes y depósitos aduaneros, prestadores de servicios postales PSP/couriers y proveedores de servicios de logística.

Brasil, a su vez, lanzó en 2014 su Programa OEA siendo los operadores que componen dicho Programa: Importador, exportador, agentes de carga, depositario de mercancía bajo control aduanero en recinto aduanero, operadores portuarios y aeroportuarios, transportadores, Recinto Especial para Despacho Aduanero de Exportación (REDEX). Recientemente, a través del Decreto N° 10.550/20, el Programa Brasileño OEA fue incluido en el Reglamento de Aduanas (Decreto N° 6.759/09).

Con respecto a Uruguay, este país estableció en 2014 su Programa nacional OEA y en la actualidad abarca a todos los actores de la cadena de suministro: importadores, exportadores, agentes aduaneros, transportistas, depositarios de mercadería en régimen suspensivo de derechos aduaneros.

En relación a Venezuela, en 2014, por Decreto N° 1.416, este país estableció en su jurisdicción la figura del OEA contemplando aspectos de: calificación, beneficios asociados a la certificación, duración de ésta y procedimientos para obtenerla. Los operadores que componen su cadena de suministro son: productores, fabricantes, importadores, exportadores, agentes aduaneros, almacenes y depósitos aduaneros, prestadores de servicios postales PSP/couriers, agentes navieros y operadores portuarios. El Programa OEA venezolano se encuentra pendiente de reglamentación.

En cuanto a Bolivia, en 2015 inició su Programa nacional OEA para importadores, exportadores, agentes aduaneros y transportistas y en 2018 incluyó a los consolidadores y desconsolidadores de carga. Por RD.¹³ N° 01-009-20, en el 2020 los recintos aduaneros

¹³ Resolución de Directorio.

pasaron a ser operadores certificables al programa OEA. En 2022, por medio de la RD N° 01-003-22 se estableció el nuevo Reglamento del Programa Operador Económico Autorizado, vigente actualmente.

Con respecto a Ecuador, este país lanzó su Programa Operador Económico Autorizado (OEA) en el año 2015 inicialmente dirigido a las actividades de exportación. En febrero de 2018, mediante el Decreto Ejecutivo N° 312, el Presidente de la República del Ecuador declaró el Programa OEA como parte integral de la política de facilitación al comercio exterior. En 2019 el programa se amplió para incluir a los importadores y en septiembre de 2023 se incorporó el eslabón agente de aduana. Actualmente, Ecuador cuenta con operadores elegibles que incluyen a exportadores, importadores y agentes de aduana con la intención de incorporar gradualmente a los demás actores en la cadena logística.

Asimismo, Cuba -que por Resolución N° 112/2016 de la Aduana General de la República estableció la figura OEA-, lanzó el Programa piloto OEA y a partir de dicho lanzamiento cuatro empresas cubanas obtuvieron la certificación OEA. Su Programa piloto fue previsto inicialmente para actividades de exportación e importación y actualmente comprende a todos los operadores internacionales de la cadena de suministro: fabricantes, importadores, exportadores, agencias de inspección y control, agentes de aduana, transportistas y operadores portuarios, aeroportuarios o de depósito.

Argentina inició su plan piloto de certificación OEA para exportadores e importadores con la emisión de la Resolución General N° 4.150/2017. En el 2019 sustituyó esta Resolución por la Resolución General N° 4.451 ampliando el marco de aplicación del Programa. Con la emisión de la Resolución General N° 4.582/2019 se amplía el alcance y se incorporan al Programa "Operador Económico Autorizado" a los agentes aduaneros, a los agentes de transporte aduanero y a los transportistas de transportes automotores de carga relacionados con el comercio exterior. Los demás operadores mencionados en el Artículo 4° de la Resolución General N° 5107/2021 se incorporarán al programa de modo gradual, conforme el cronograma y la normativa específica que se dicte al efecto.¹⁴

Asimismo, Paraguay por Resolución DNA N° 94/2018 estableció su Programa OEA siendo los importadores, exportadores, agentes aduaneros, transportistas, la Compañía Nacional de Transporte y la Compañía Remesa Express los operadores que componen su Programa OEA. Actualmente, los eslabones de la cadena logística para los que se encuentra vigente el Programa OEA son exportadores, importadores y agentes aduaneros.

Por último, por Resolución Exenta N° 0849/2009, Chile implementó el Programa piloto del sistema OEA y mediante Resoluciones Exentas N° 3.624, N° 3.625 y N° 3.626 de 2018, estableció los requisitos y obligaciones que deben cumplir los operadores interesados en adquirir la certificación. A su vez, conforme a las Resoluciones N° 246 de enero de 2018 y N° 1.520 de marzo de 2019 del Director Nacional de Aduanas, en Chile actualmente pueden postular importadores, exportadores, agencias de aduana y prestadores de servicios postales PSP/couriers, encontrándose su Programa OEA en estado operativo.

¹⁴ Recuperado de: <https://www.afip.gob.ar/oea/aspectos-generales/sujetos.asp> Consultado el 19/09/24.

De esta manera, se introduce el artículo. 23 bis en la Ordenanza de Aduana facultando al Director Nacional de Aduanas para certificar Operadores Económicos Autorizados. El reglamento del Programa se encuentra disponible en el DS 1140 de 2018 del Ministerio de Hacienda, que establece los requisitos, condiciones, prerrogativas (beneficios), causales de suspensión y cancelación que deben cumplir los operadores interesados en adquirir la certificación. A su vez, conforme a las Resoluciones N° 246 de enero de 2018 y N° 1.520 de marzo de 2019 del Director Nacional de Aduanas, en Chile actualmente pueden postular importadores, exportadores, agencias de aduana y couriers, encontrándose el Programa OEA implementado para estos operadores.

Por otra parte, el proceso de certificación OEA es llevado a cabo por las autoridades aduaneras de los países. En algunos casos, existen otros Organismos de control fronterizo que participan en este proceso: en Colombia, participan Organismos de salud, defensa, transporte, agricultura y comercio, y en Panamá todos los Organismos fronterizos son considerados entidades de apoyo y control. Es importante destacar que la mayoría de los países miembros de la ALADI con programas OEA activos prevé el fortalecimiento de sus programas integrando a estos sus respectivas instituciones gubernamentales de control fronterizo.

Sin embargo, hasta el momento la mayoría de los países ha ido ajustando el esquema OEA a los estándares internacionales establecidos en el Marco Normativo SAFE; en algunos casos redefiniendo el objeto y funciones de las autoridades aduaneras; en otros, ajustando el alcance y la estructura de la autorización mediante la creación de categorías de certificación con sus correspondientes condiciones, requisitos y beneficios, y reduciendo las etapas del procedimiento de autorización.

En los países miembros de la ALADI, las empresas actualmente certificadas como OEA ascienden a 4160. Los cinco países con mayor número de certificaciones son Brasil (1366.¹⁵+75.¹⁶), Colombia (563.¹⁷+769.¹⁸), México (610), Perú (396.¹⁹), y Bolivia (79).

¹⁵ Operadores certificados por la Receita Federal do Brasil. Recuperado de: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/oea/operadores-ja-certificados-como-oea> Consultado el 8/10/2024

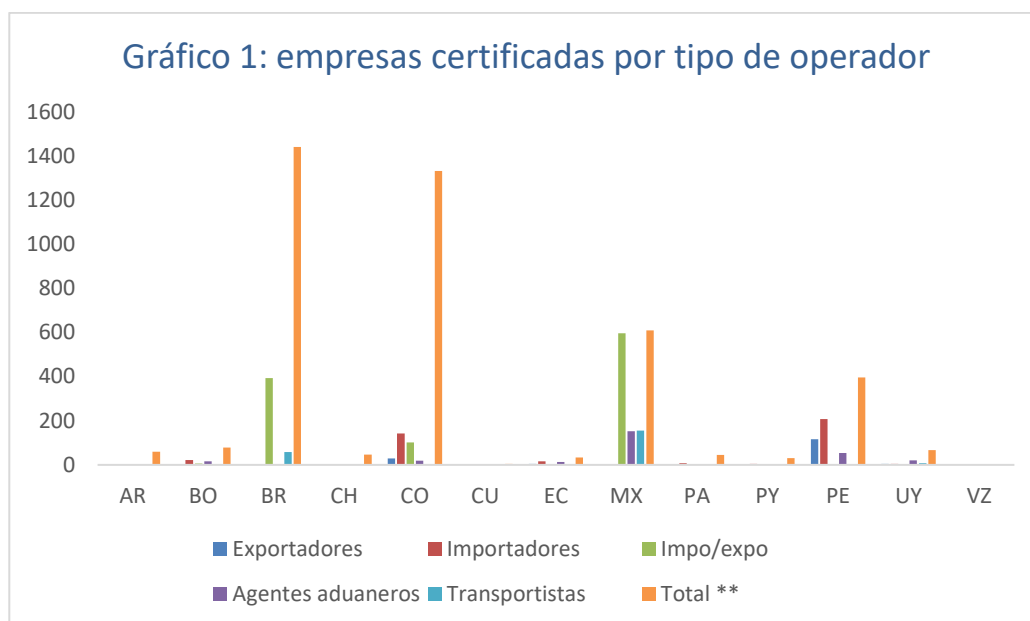
¹⁶ Operadores certificados OEA Integrado – SECEX. Recuperado de: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/oea/operadores-ja-certificados-como-oea> Consultado el 8/10/2024

¹⁷ OEA por empresas. Recuperado de: <https://www.dian.gov.co/aduanas/oea/inicio/Paginas/UsuariosAutorizados.aspx> Consultado el 8/10/2024

¹⁸ OEA por tipo de usuario y categoría. Recuperado de: <https://www.dian.gov.co/aduanas/oea/inicio/Paginas/UsuariosAutorizados.aspx> Consultado el 8/10/2024

¹⁹ Recuperado de: <https://www1.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/oea/empresasCertificadas.html> Consultado el 8/10/2024

El Gráfico 1.²⁰ muestra la distribución del número total de empresas certificadas como OEA por tipo de operadores (exportadores, importadores, agentes aduaneros, transportistas e *importadores/exportadores*.²¹) en los países miembros de la ALADI. Los exportadores e importadores constituyen las principales categorías de operadores, dado que representan el grupo más numeroso de acreditaciones, seguidos de los agentes aduaneros, de gran importancia entre las empresas certificadas en México, Perú y Uruguay, en tanto que los transportistas tienen predominancia principalmente en México y Brasil.



²⁰ **Fuente:** Elaboración propia en base a la información proporcionada por los países miembros de la ALADI, el Compendio online de la OMA y los sitios web de las autoridades competentes de estos países.

Es importante precisar que la categoría *Exportadores/Importadores* es aplicable a Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, México, Paraguay y Uruguay ya que, a diferencia del resto de los países analizados, para acceder a la certificación OEA, los exportadores e importadores deben cumplir los mismos requisitos y se los evalúa de forma conjunta. No se incluye a las empresas que obtuvieron certificados diferentes para más de un tipo de operador.

²¹ Consideramos conveniente incluir en el presente gráfico a los principales operadores, tales como exportadores, importadores, agentes aduaneros y transportistas ya que estos son los agentes que presentan mayor dinamismo en la cadena logística de comercio internacional y el mayor número de certificaciones entre los países miembros de la ALADI.

III. MARCO NORMATIVO REGULATORIO DE LOS PROGRAMAS OEA EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI: ESTADO ACTUAL Y PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS

A. MARCOS NORMATIVOS NACIONALES

La normativa que sustenta jurídicamente los programas nacionales OEA en los países miembros de la ALADI responde a estándares internacionales del Marco SAFE de la OMA. Esto significa que cada país que ha implementado su respectivo programa nacional posee estándares y criterios similares y, en algunos casos, comunes, como en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay. Dichos estándares o criterios se encuentran establecidos en diferentes cuerpos normativos, ya sea de carácter legal -códigos de aduanas, decretos legislativos, etc.-, o administrativos – resoluciones, circulares, manuales, guías, etc.-, todos orientados a regular la actividad de los operadores económicos autorizados, en los que se incluyen, principalmente, disposiciones relativas a los requisitos para obtener la certificación, modalidades, procedimientos, duración de la certificación, beneficios asociados a esta, tipos de operadores incluidos, entre otras variables, las cuales son analizadas a continuación.

En lo que respecta a las modalidades de los Programas OEA, existen algunos países miembros de la ALADI que presentan distintas modalidades para acceder a la certificación OEA. Por su parte, Argentina, presenta tres niveles: *OEA cumplimiento*, *OEA simplificación* (para importadores y exportadores) y *OEA seguridad* (para todos los operadores del comercio exterior).

El Programa brasileño ofrece las siguientes modalidades: OEA seguridad y OEA conformidad (nivel 1 y 2).

Colombia presenta dos modalidades: OEA seguridad y facilitación y OEA seguridad y facilitación sanitaria.

En el Programa OEA de México se puede solicitar la modalidad OEA y Socio Comercial Certificado simultáneamente para algunos rubros específicos²².

En cuanto al Programa paraguayo, éste contempla tres modalidades: *OEA de simplificación aduanera/protección y seguridad*, *OEA de simplificación aduanera* y *usuario OEA*. Sin embargo, Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Perú y Uruguay no presentan modalidades en sus respectivos programas nacionales OEA, y sobre Venezuela no se cuenta con información disponible.

Es importante aclarar que la certificación OEA se concederá según la modalidad y la función del agente en la cadena logística. En algunos programas nacionales OEA las condiciones y requisitos que deben cumplir los operadores varían en función de cada modalidad y según el tipo de operador. Por ejemplo, en el caso colombiano, la modalidad *OEA seguridad y facilitación sanitaria* exige que, además de cumplir con los requisitos establecidos en la modalidad *OEA seguridad y facilitación*, se exijan condiciones específicas adicionales,

²² Los rubros para acceder a la modalidad OEA en México son: importadora/exportadora, controladora, aeronaves, SECIIT, textil, recinto fiscalizado estratégico, almacenes generales de depósito y empresas de tercerización logística. Las empresas que soliciten el registro en el esquema de Certificación de Empresas en la modalidad OEA, en cualquiera de sus rubros, podrán solicitar simultáneamente el registro en la modalidad como Socio Comercial Certificado, rubros: auto-transportistas terrestres, transportistas ferroviarios, agentes aduanales, recintos fiscalizados, parques industriales y empresas de mensajería y paquetería.

como no haber sido objeto de sanciones sanitarias por el INVIMA o no contar con deudas de pago u otras obligaciones exigibles a favor del ICA.

En lo que respecta al proceso de certificación OEA, la mayoría de los países presentan similitudes en cuanto a las etapas de desarrollo, por lo general, tres: tratamiento de la solicitud OEA (evaluación y verificación), proceso de certificación como tal (auditoria e inspección) y mantenimiento y eventual renovación del certificado OEA (monitoreo).

En lo que concierne a la duración de la certificación, en Bolivia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Chile, Uruguay y Cuba los certificados OEA son válidos durante tres años y renovables; en Argentina, Brasil, Colombia, Perú y Venezuela son válidos por tiempo indefinido, y en México, por dos años y renovables. En todos los casos, las certificaciones están sujetas a evaluaciones que incluyen inspecciones a las instalaciones de las empresas.

Entre los beneficios aplicables en materia de control y simplificación de procesos aduaneros a los que podrán acceder las empresas OEA, se destacan los siguientes:

- procedimientos expeditos de aforo, examen físico o revisión documental de los despachos;
- prioridad ante contingencias internas;
- posibilidad de elegir el lugar de inspección;
- asignación de un punto de contacto para asistir, atender y coordinar a las empresas OEA en los temas concernientes;
- priorización en la atención de trámites operativos y administrativos;
- participación de eventos de capacitación, y
- uso del sello distintivo OEA para publicidad de sus empresas, entre otros.

Sobre los tipos de operadores incluidos en los Programas nacionales OEA, la mayoría de los países, con excepción de Uruguay y Guatemala (países que ya incluyen en sus programas OEA a todos los operadores elegibles de la cadena logística internacional) tienen previsto la incorporación gradual de los demás actores a la cadena logística, de acuerdo con un plan y etapas de implementación establecidos por sus respectivas autoridades aduaneras, regulando determinados procedimientos relevantes referidos a la certificación y ajustando los requisitos y demás condiciones en función del tipo de operador elegible.

Por último, cabe destacar que las medidas referidas a las especificaciones en los sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro no solo siguen los lineamientos del Marco SAFE, sino que responden también a otros estándares internacionales, tales como los estándares C-TPAT o las normas ISO 28000 (sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro) de la Organización Internacional de Normalización, entre otros. Estas normas internacionales constituyen la base para incorporar los criterios complementarios nacionales que una administración de aduana en particular pueda establecer.

B. PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS

Por otra parte, la gran mayoría de los países cuenta con estrategias y planes de acción respecto de sus programas nacionales OEA que, dependiendo de sus niveles de avance, se orientan básicamente a: desarrollar mecanismos de comunicación y colaboración con el sector privado; incluir la participación de otras entidades de control en el programa; alinear los programas OEA a los estándares internacionales; desarrollar mecanismos a ser implementados en los planes de acción para facilitar los procesos de negociación de reconocimiento mutuo con miras a firmar ARM; incluir, en la medida de lo posible, a todos los

actores de la cadena logística en los programas nacionales OEA; así como incrementar el número de compañías certificadas y continuar incorporando más beneficios a los operadores certificados.

En este punto, resulta conveniente detenerse y centrarse en el tema de los ARM, ya que los planes de acción previstos por la mayoría de los países miembros de la ALADI - Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay - prevén continuar con la suscripción de acuerdos relativos al reconocimiento mutuo de sus programas OEA.

Es importante destacar que una de las características fundamentales de la figura OEA radica en brindarle la posibilidad de que las administraciones aduaneras suscriban acuerdos de reconocimiento mutuo de sus programas con miras a asegurar y a facilitar en mayor medida el comercio. Ello implica que el gobierno de un país reconozca formalmente el programa OEA del gobierno de otro país y que, consecuentemente, otorgue ventajas a los OEA de dicho país²³. Cabe precisar que el reconocimiento mutuo de los programas OEA puede ser a nivel bilateral o bien a nivel subregional y regional.

Conforme al Marco SAFE de 2021, para que un sistema de reconocimiento mutuo funcione, es esencial que:

- los programas de OEA sean compatibles y cumplan con las normas y principios establecidos en el Marco SAFE;
- se haya aceptado un conjunto de normas comunes que incluya disposiciones sólidas, tanto para las aduanas como para los OEA;
- las normas sean aplicadas de manera uniforme para que una administración aduanera tenga confianza en la autorización realizada por otra;
- si el proceso de validación es delegado a una autoridad designada por una Administración Aduanera, debe haber un mecanismo y normas propios para esta autoridad;
- haya leyes que permitan la aplicación de un sistema de reconocimiento mutuo.
- los miembros con acuerdos de integración económica comercial o de integración económica regional deberían, al implementar los sistemas de reconocimiento mutuo en su correspondiente nivel de integración, esforzarse por unificar todos los criterios para la concesión, suspensión, retirada y restablecimiento de la condición de OEA, tal como se estipula en el Marco de Normas SAFE de la OMA.

Con base en lo establecido en dicho marco, podemos observar que la suscripción de ARM implica compatibilizar los programas OEA a fin de evitar la duplicidad de los controles de seguridad y ayudar a la facilitación y al control de las mercancías que circulan en la cadena logística internacional.

Según los datos del Compendio online de la OMA, existen a nivel mundial cerca de 101 ARM concluidos a nivel bilateral y 5 a nivel plurilateral.

²³ El Marco Normativo SAFE (2021), en su Sección VII, señala que: “*el reconocimiento mutuo es un principio amplio en virtud del cual una medida adoptada o un acuerdo establecido de forma apropiada por una administración aduanera se reconoce y acepta por otra administración aduanera*”.

Asimismo, de acuerdo a la información proporcionada por los países miembros de la ALADI y la información disponible en los sitios web de los Organismos competentes de cada país, los ARM concluidos por estos países y en proceso de negociación son:

- **A nivel bilateral:** Argentina-Uruguay, Bolivia-Brasil, Bolivia-Uruguay, Brasil-Colombia, Brasil-México, Brasil-Perú, Brasil-Uruguay, Colombia-Uruguay, Ecuador-Panamá, Perú-Ecuador y Perú-Uruguay.
 - En proceso de negociación: Ecuador-Uruguay.
- **Con terceros países:** Brasil-China, Brasil-Estados Unidos, Chile-China, Colombia-Costa Rica, Colombia-Guatemala, Ecuador-Guatemala, México-Canadá, México-Corea del Sur, México-Costa Rica, México-Hong Kong, México-Israel, Perú-Canadá, Perú-Corea del Sur, Perú-EE.UU, Uruguay-Corea del Sur, Uruguay-China.
 - **En proceso de negociación:** Argentina-China, Brasil-Rusia, Colombia-Estados Unidos, Ecuador-China, Ecuador-El Salvador, México-Guatemala, México-Japón, Perú-Costa Rica.
- **A nivel plurilateral, existen 5 ARM plurilaterales** concluidos por algunos de los países miembros de la ALADI: 1. ARM-Alianza del Pacífico²⁴, 2. ARM Comunidad Andina²⁵, 3. ARM MERCOSUR²⁶, 4. ARM Regional²⁷, 5. ARM Centroamérica²⁸.
 - **En proceso de negociación:** ARM Alianza del Pacífico-MERCOSUR (Argentina, Brasil, Uruguay, Colombia, Bolivia, Chile, Perú, Guatemala, Republica Dominicana, Costa Rica y Paraguay).

A continuación, en las Tablas 2 y 3 se presenta una síntesis de los avances en la adopción de acuerdos de reconocimiento mutuo bilaterales de los programas OEA extra e intra-ALADI.

²⁴ El ARM de los Programas OEA de la Alianza del Pacífico (AP) está conformado por Chile, Colombia, México y Perú.

²⁵ El ARM de los Programas OEA de la Comunidad Andina (CAN) está conformado por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

²⁶ El ARM MERCOSUR está conformado por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

²⁷ El OEA Regional está conformado por el siguiente grupo de países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay y fue suscrito en mayo de 2022.

²⁸ El ARM Centroamérica se firmó el 14 de diciembre de 2021 entre las aduanas de: El Salvador, Costa Rica, Panamá y Guatemala.

Tabla 2

ARM bilaterales concluidos y en negociación extra-ALADI:

Países	Canadá	Corea del Sur	Costa Rica	China	El Salvador	Estados Unidos	Guatemala	Hong Kong	Israel	Japón
Argentina				x						
Bolivia										
Brasil				✓		✓				
Chile				✓						
Colombia			✓			x	✓			
Cuba										
Ecuador				x			✓			
México	✓	✓	✓		x	✓	✓	✓	✓	✓
Panamá										
Paraguay										
Perú	✓	✓	✓			✓	✓			
Uruguay		✓		✓		✓				
Venezuela										

✓ ARM concluidos X: ARM en negociación

Tabla 3

ARM bilaterales concluidos y en negociación intra-ALADI:

Países	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Cuba	Ecuador	México	Panamá	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela
Argentina	-----										✓	✓	
Bolivia		-----	✓								✓	✓	
Brasil		✓			✓			✓			✓	✓	
Chile				----									
Colombia			✓		-----						✓	✓	
Cuba						----							
Ecuador							-----		✓		✓	x	
México			✓					-----			✓		
Panamá							x		-----				
Paraguay										-----	✓		
Perú			✓								-----	✓	
Uruguay	✓	✓	✓		✓						✓	-----	
Venezuela							x						-----

✓ ARM concluidos X: ARM en negociación

Nota: Para la elaboración de las Tablas 2 y 3 se consideró la información proporcionada por los países miembros de la ALADI, el Compendio online de la OMA y los sitios web de las autoridades competentes de estos países.

Teniendo presente que la puesta en funcionamiento de los programas OEA y el establecimiento de ARM se han convertido en prioridad para los países miembros de la ALADI, resulta importante apoyar este proceso a fin de facilitar la suscripción de ARM en la región y con otros países y bloques.

Este proceso implicaría previamente compatibilizar los programas OEA y alinearlos a las normas y principios establecidos en el Marco SAFE y, de ser el caso, a lo que establezcan otras organizaciones intergubernamentales sobre normas y requisitos de seguridad como la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO), entre otras.²⁹

La ALADI apoya esta gestión mediante el presente estudio, orientado específicamente a identificar y a efectuar un análisis comparativo del estado actual de los requisitos y demás condiciones de cumplimiento particulares que exigen los programas nacionales OEA para obtener la certificación.

En la Tabla 4 se identifica el marco normativo que sustenta jurídicamente los Programas nacionales OEA y los planes de acción de los países miembros de la ALADI para, posteriormente, examinar las categorías que presentan los requisitos y demás condiciones específicas exigibles para obtener la certificación OEA.

²⁹ La OMA mediante su Marco SAFE (2021), recomienda que las “las administraciones aduaneras no deben cargar a la comunidad comercial internacional con diferentes requisitos para asegurar y facilitar el comercio, y debería procederse al reconocimiento de otras normas internacionales. Convendría que existiera un conjunto de normas aduaneras internacionales desarrolladas por la OMA que no dupliquen o contradigan otras normas intergubernamentales”.

TABLA 4: COMPARATIVO SOBRE NORMAS Y PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS

NORMATIVA VIGENTE							
ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	CUBA	ECUADOR	OBSERVACIONES
Resolución General AFIP N° 5107/2021.	Resolución de directorio N° RD01-003-22 de 04/02/2022	- OEA-Integrado: incorporación al Programa OEA de otras agencias de Estado involucradas con los procedimientos aduaneros, con el objetivo de agilizar los procedimientos regulatorios. - Instrucción Normativa de la Secretaría da Receita Federal de Brasil (RFB) N° 1.985/2020.³⁰ - Dispone sobre los principios, modalidades, criterios, beneficios, y procesos para acceder a la certificación OEA. - Reglamento Aduanero, Decreto N° 6.759 de 05/02/09, Sección V.³¹ - Instrucción Normativa de la Receita Federal de	- Mediante la publicación en el diario oficial del Decreto N° 1140, del Ministerio de Hacienda y la dictación de la Resolución N° 246, de la Dirección Nacional de Aduanas se puso en marcha la figura del OEA que establecen las actividades susceptibles de ser certificadas y los requisitos, las condiciones, prerrogativas y obligaciones de las personas que accedan a la certificación. - Las empresas interesadas en optar a la certificación OEA, deberán presentar al Servicio su postulación a través de los formularios y documentación especificados en la citada Resolución y cumplir con cada	- Decreto N° 3568 de 2011 (establece el OEA en Colombia, contiene todas las modificaciones y adiciones realizadas por el Decreto N° 1894 de 2015). - Resolución N° 91 de 2012 se amplía el Programa OEA a todos los exportadores de cualquier sector de la economía. - Resolución N° 112 de 2014 (se adopta el reglamento interno de funcionamiento de la Comisión intersectorial del OEA y se establecen sus funciones). Contiene las modificaciones y adiciones de la Resolución N° 250 del 2014 y de la Resolución N° 25 de 2016. - Resolución N° 15 de 2016 (establece el procedimiento de autorización OEA y los requisitos OEA para exportador, importador y agencia de aduanas). Contiene las modificaciones y adiciones realizadas por la Resolución N° 67 y la Resolución N° 4089 de 2018. - Circular N° 6 de 2016 (se precisan aspectos para la presentación de solicitud de OEA). - Circular N° 4089 de 2018 (se adiciona la Resolución N° 15 y	Resolución N° 112 de 2016 de la Aduana General de la República (establece la figura del OEA a través de un Proyecto piloto y un Protocolo para la ejecución del Programa OEA).	- Programa OEA ecuatoriano establecido en el COPCI "Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones". - Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI). - Decreto Ejecutivo N° 312, febrero 2018 (el Presidente de la República del Ecuador declara el Programa OEA como parte de la Política de Facilitación del Comercio Exterior). - Resolución SENAE-SENAE-2023-0075-RE (se expide el Reglamento del Programa Operador Económico Autorizado (OEA), septiembre 2023). - Resolución SENAE-SENAE-2019-0064-RE (se expiden los documentos SENAE-OEA-CE-001-V2 y SENAE-OEA-RE-001-V2, respecto a las condiciones y requisitos para el eslabón exportador), agosto 2019. - Resolución SENAE-SENAE-2019-0086-RE (se expiden los documentos SENAE-OEA-CI-001-V1 y SENAE-OEA-RI-001-V1, respecto a las	(*) La modificación del artículo 23 incluye disposiciones sobre la certificación OEA, sus beneficios, la vigencia de la certificación, los requisitos, prerrogativas y obligaciones de estos. (**) La Resolución SENAE-SENAE -2022-0065-RE (Ecuador) incorpora un nuevo incentivo a los importadores, eximiendo la presentación de garantías en la Modalidad Despacho con Pago Garantizado.

³⁰ Recuperado de: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=113415> Consultado el 20/09/24

³¹ Recuperado de: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm Consultado el 20/09/24

		Brasil N° 1985 de 22/10/20 2020..³² • Resolución N° 77 de 11/20, reglamenta los dispositivos de la Instrucción Normativa RFB N° 1985/2020..³³ • Resolución Coana N°88 de 23/12/20, dispone sobre los ritos de exclusión y exclusión temporal del operador de comercio exterior certificado en el Programa Brasileño de Operador Económico Autorizado..³⁴ • Resolución RFB N° 163 de 8 de abril de 2002, dispone sobre el Monitoreo de Operadores Económicos Autorizados..³⁵	una de las etapas del proceso. • Postulaciones y antecedentes se reciben a través de la Oficina de Partes de la Dirección Nacional de Aduanas, en formato digital, estando habilitados para postular los exportadores, importadores, agentes de aduana, y empresas de envío de entrega rápida (Courier). • El proceso de certificación como OEA se conforma de dos etapas consecutivas. 1. "Evaluación Documental y Verificación del Nivel de Cumplimiento Aduanero" y otra de "Visitas de Verificación", debiendo el postulante aprobar cada una de ellas para ser certificado como OEA. • El postulante deberá contar con	se establecen los requisitos OEA para agencia de aduanas).		condiciones y requisitos para el eslabón importador), septiembre 2019. • Resolución SENAE-SENAE-2023-0077-RE (se expiden los documentos SENAE-OEA-CA-001-V1 y SENAE-OEA-RA-001-V1, respecto a las condiciones y requisitos para el eslabón agente de aduana), septiembre 2023. • La adhesión de Ecuador al ARM Regional fue aprobada mediante la Vicepresidencia Regional de la OMA, teniendo que coordinar con las demás aduanas de la región el respectivo análisis de compatibilidad de sus Programas OEA. • En el marco de la colaboración mutua entre las Administraciones Aduaneras de Ecuador y China, las máximas autoridades de las aduanas prevén firmar en el último bimestre del 2024 el reconocimiento mutuo de sus Programas OEA. • En el marco de la colaboración mutua entre las Administraciones Aduaneras de Ecuador y Uruguay, las máximas autoridades de las aduanas firmaron en marzo de 2023 un Plan de Acción para avanzar hacia el	
--	--	--	--	---	--	--	--

³² Recuperado de: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=113415> Consultado el 20/09/23

³³ Recuperado de: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=abitadi&idAto=113840#:~:text=Port.,Coana%20n%C2%BA%2077%2F2020&TEXT=rEGULAMENTA&20DISPOSITIVOS&20da%20Instru%C3%A7%C3%A3O%20Normativa,o%20inciso%20II%20Do%20art> Consultado el 19/09/23

³⁴ Recuperado de: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-coana-n-88-de-23-de-dezembro-de-2020-296410046> Consultado el 19/09/23

³⁵ Recuperado de: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=123571> Consultado el 19/09/23

			toda la documentación actual, precisa, completa y verificable relacionada con su operación. • El proceso de certificación OEA tiene una duración máxima de 120 días contados a partir del día siguiente de la fecha de completados los antecedentes requeridos, y podrá ser prorrogado por un plazo adicional de hasta 60 días.			reconocimiento mutuo de sus Programas OEA. • En el marco de la colaboración mutua entre las Administraciones Aduaneras de Ecuador y El Salvador, las máximas autoridades de las aduanas firmaron en abril de 2024 un Plan de Acción para avanzar hacia el reconocimiento mutuo de sus Programas OEA.	
--	--	--	--	--	--	---	--

TABLA 4: COMPARATIVO SOBRE NORMAS Y PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS

PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS							
ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	CUBA	ECUADOR	OBSERVACIONES
• Contempla a todos los actores de la cadena logística de comercio exterior. • Digitalización y simplificación del trámite de adhesión • Plan de acción del ARM-MERCOSUR-Alianza del Pacífico • Plan de acción para la negociación del ARM Argentina-China	• Se encuentran empresas en proceso de renovación de su calificación como OEA. • El sitio web de la Aduana Nacional de Bolivia dispone la guía de beneficios de los ARM suscriptos por este país para su efectiva implementación.	• Participación del ARM en negociación: Alianza del Pacífico-MERCOSUR. - Suscripción del Plan de Acción el 5 de julio de 2019.	• Participación del ARM en negociación: Alianza del Pacífico-MERCOSUR. - Suscripción del Plan de Acción el 5 de julio de 2019. • ARM con China: el texto fue firmado en agosto de 2021.	• Participación del ARM en negociación: Alianza del Pacífico-MERCOSUR. - Suscripción del Plan de Acción el 5 de julio de 2019.	• La Aduana General de la República de Cuba, junto a otros organismos de la Administración Central del Estado, se encuentra trabajando en los planes para la implementación de las medidas que pondrán en vigor el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), entre las que aparecen el Operador Económico Autorizado y la Ventanilla Única.³⁶	• La adhesión de Ecuador al ARM Regional fue aprobada mediante la Vicepresidencia Regional de la OMA, teniendo que coordinar con las demás aduanas de la región el respectivo análisis de compatibilidad de sus Programas AEO. • En el marco de la colaboración mutua entre las Administraciones Aduaneras de Uruguay y Ecuador, los Directores Nacionales de Aduanas firmaron en marzo de 2023 un Plan de Acción para avanzar hacia el reconocimiento mutuo de sus Programas OEA.	• ARM a nivel regional en proceso de negociación: ARM MERCOSUR -Alianza del Pacífico. - Este ARM consiste en un reconocimiento de los Programas OEA entre los países que conforman los dos bloques Alianza del Pacífico (Chile, Colombia, México y Perú) – MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay). - El Plan de Acción se firmó el 5 de julio de 2019, en el marco de la Cumbre de Presidentes en Lima, Perú. En noviembre y diciembre de 2022, se concluyó la etapa II del Plan de Acción, visitas de validación conjunta.

³⁶ Recuperado de: <https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/13730/6/innova.front/dna-asiste-a-cuba-en-la-implementacion-de-certificacion-oea-y-ventanilla-unica.html> Consultado el 21/09/24

TABLA 4: COMPARATIVO SOBRE NORMAS Y PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS

NORMATIVA VIGENTE						
MÉXICO	PANAMÁ	PARAGUAY	PERÚ	URUGUAY	VENEZUELA	OBSERVACIONES
• "Ley Aduanera, Artículo 100-A y 100-B. • Reglas Generales de Comercio Exterior, reglas 7.1.1. y 7.1.4. • Título 7 de las Reglas Generales de Comercio Exterior vigentes. • Apéndices 4 y 8 del Anexo 22 de las Reglas Generales de Comercio Exterior vigentes.	• Ley 26 de abril de 2013. G.O. N° 27268-b (aprueba el Protocolo de incorporación de Panamá al subsistema de integración económica del Sistema de Integración Centroamericano). • Código Uniforme de Aduanas de Centroamérica (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA). • Decreto Ejecutivo N° 988 (implementa el Programa OEA), octubre 2013. • Resolución 827. 11 de diciembre de 2020 (se establece el procedimiento temporal para la presentación de nueva solicitud, prórroga y extensión de la vigencia de la certificación de empresa como OEA).	• Ley N° 5.564 del 25/01/16 (aprueba el Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC). • Resolución DNA N° 94/2018 (establece el Programa OEA en la República del Paraguay, administrado por la Dirección Nacional de Aduanas, para la certificación de operadores que cumplan requisitos en materia de seguridad en sus operaciones en la cadena logística internacional). • Resolución DNA N° 146/2020 (se modifican los anexos de la Resolución DNA 94/2018 y se incorporan los anexos VII "Condiciones y requisitos para despachantes de aduanas y VIII "Cuestionario de Autoevaluación para despachantes de aduanas". • Resolución DNA N° 35/2020 (se establece el procedimiento para la implementación del despacho anticipado de importación aplicable a las empresas certificadas OEA). • Resolución DNA N° 378/2020, pone en vigencia el Formulario para trámites prioritarios OEA.	• Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053, publicado el 27.6.2008, y modificatorias. • Reglamento del Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N° 010-2009-EF, publicado el 16.1.2009, y modificatorias. • Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Supremo N° 031-2009-EF, publicado el 11.2.2009, y modificatorias • Ley de los Delitos Aduaneros, Ley N° 28008, publicada el 19.6.2003, y modificatorias, entre otros textos y reglamentos.	• Ley N° 19.149, artículo 148 (crea la figura del Operador Económico Calificado (OEC). • Ley N° 19.276, artículo N° 40, Código Aduanero (introduce la figura del OEC). • Decreto Supremo N° 51/2014 (regula los principales aspectos del Programa OEC). • Decreto N° 210/2015 reemplaza el Artículo 10° del Decreto Supremo N° 51/2014 (requisitos para obtener y mantener el certificado OEC). • Resolución aduanera N° 62/2014 (designación de miembros para el Comité Asesor). • Resoluciones aduaneras N° 10/2015, N° 33/2015 y N° 3/2018 (relativas a la incorporación de nuevos beneficios). • Documento General OEC.GE.01-V2 (define los requisitos OEC). • Documento General OEC.GE.12-V3 (define las obligaciones OEC). • Resolución General 02/2024 por la que se implementa una nueva versión de Requisitos OEC.	• Decreto N° 1.407 (se dicta el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma Parcial del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de Bienes Públicos). • Decreto N° 1.416 con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Aduanas, Capítulo XI incorpora la figura jurídica del OEA.	

TABLA 4: COMPARATIVO SOBRE NORMAS Y PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS

PLANES DE ACCIÓN PREVISTOS						
MÉXICO	PANAMÁ	PARAGUAY	PERÚ	URUGUAY	VENEZUELA	OBSERVACIONES
• Fomento de la cooperación con otras agencias gubernamentales (Policía Nacional y Aviación Civil). • Promoción de una estrecha relación con el sector privado. • Aumento del número de compañías certificadas. • Participación del ARM en negociación: Alianza del Pacífico-MERCOSUR, 2. Guatemala y 3. Japón	• A nivel regional: desarrollo de mecanismos de comunicación y colaboración con el sector privado. • Inclusión de la participación de otras entidades de control en el Programa.	• Participación del ARM en negociación: Alianza del Pacífico-MERCOSUR. Suscripción del Plan de Acción el 5 de julio de 2019.	• Participación del ARM en negociación: Alianza del Pacífico-MERCOSUR. Suscripción del Plan de Acción el 5 de julio de 2019.	• En el marco de la colaboración mutua entre las Administraciones Aduaneras de Uruguay y Ecuador, los Directores Nacionales de Aduanas firmaron en marzo de 2023 un Plan de Acción para avanzar hacia el reconocimiento mutuo de sus Programas OEA. • Participación del ARM en negociación: Alianza del Pacífico-MERCOSUR. Suscripción del Plan de Acción el 5 de julio de 2019. • El sitio web de la Dirección Nacional de Aduanas dispone de la guía para la implementación de los ARM firmados por este país y el Manual del Usuario para la aplicación de beneficios del ARM de los Programas OEA Regional.	• Información no disponible.	

Nota: Para la elaboración de la presente tabla se tuvieron en consideración los países miembros de la ALADI que cuentan con Programas OEA operativos, de acuerdo a la clasificación establecida por la OMA en su Compendio online.

IV. ANÁLISIS DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER LA CERTIFICACIÓN OEA EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI

Las mejores prácticas de los países miembros de la ALADI sobre regulación de condiciones y requisitos para ser un OEA enumeradas en sus respectivos programas nacionales responden, principalmente, a los estándares internacionales establecidos en el Marco SAFE de la OMA³⁷. Este se caracteriza por ser un modelo flexible y personalizado para tratar temas, tales como: la evaluación de amenazas; un plan de seguridad que se adapta a las amenazas evaluadas; un plan de comunicación; medidas para evitar que mercaderías irregulares o indocumentadas ingresen a la cadena logística internacional; la seguridad física de las instalaciones utilizadas como lugares de carga o depósito; la seguridad de contenedores y carga; los medios de transporte; el personal de investigación; y la protección de sistemas informáticos. Estas prácticas responden también a estándares para tratar los temas referidos al cumplimiento de los requisitos aduaneros, al sistema de control de registros comerciales y a la viabilidad financiera, los cuales fueron recogidos en el AFC de la OMC como medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados.

Los requisitos que deben reunir los operadores que quieran integrar y mantener la condición de OEA pueden ser presentados en dos grandes categorías: Requisitos previos y Requisitos de seguridad de la cadena logística internacional. En anexo se presenta un cuadro comparativo que enumera detalladamente los requisitos exigidos por cada país miembro de la ALADI teniendo en cuenta dichas categorías y el tipo de operador elegible.

Los requisitos previos comprenden todas aquellas condiciones generales dirigidas a todos los eslabones de la cadena logística³⁸ y se clasifican en tres subcategorías: historial satisfactorio de cumplimiento y demás formalidades, solvencia financiera y sistema de registros comerciales.

Por su parte, los requisitos de seguridad contemplan todas aquellas condiciones de cumplimiento particulares para cada tipo de eslabón de la cadena logística y se subdividen en requisitos de seguridad administrativa y requisitos de seguridad física.

Al respecto, para el análisis de los requisitos, consideramos conveniente incluir en el presente Estudio los principales operadores que conforman la cadena de suministro -exportadores, importadores, agentes aduaneros y transportistas- dado que son los más dinámicos y representan el grupo más numeroso de acreditaciones OEA en la región, en comparación con otros operadores –consolidadores y desconsolidadores de carga, usuarios de zonas francas, prestadores de servicios postales PSP/couriers, terminales portuarias, entre otros.

Adicionalmente, en los Gráficos 2 y 3, se incluye una categoría denominada *Exportadores/Importadores* aplicable a Argentina, Brasil, Colombia, México, Paraguay y Uruguay, dado que, a diferencia del resto de los países analizados en los gráficos, comprenden esa categoría conjunta para exigir los requisitos *Previos* y de *Seguridad* de manera uniforme a esos operadores.

³⁷ A su vez, es importante precisar que las administraciones aduaneras pueden seguir otros estándares internacionales establecidos por las Organizaciones intergubernamentales, específicamente en los temas relacionados con la gestión de la seguridad, por ejemplo: las normas ISO 28000 sobre sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro de la Organización Internacional de Normalización.

³⁸ Los eslabones son los diferentes operadores de comercio exterior: exportadores, importadores, agentes aduaneros y transportistas, entre otros.

En la subcategoría *historial de cumplimiento y demás formalidades*, los países miembros de la ALADI que cuentan con programas operativos y en desarrollo prevén exigencias específicas, esto es, las empresas deben estar legalmente constituidas y contar con una determinada antigüedad en la actividad económica; deben tener buen comportamiento tributario y aduanero, como estar libres de obligaciones pecuniarias o deudas pendientes con las autoridades aduaneras o con otras autoridades de control; no haber sido objeto de sanciones impuestas mediante acto administrativo y no encontrarse formalizadas o sentenciadas por delitos en materia tributaria, aduanera o por delitos conexos.

Solamente algunos países no prevén la exigencia de declaraciones aduaneras pendientes de regularización, la ausencia de resolución contraria a una solicitud de certificación del Programa OEA, el no estar calificado como contratista incumplido o adjudicatario fallido con algunas instituciones del Estado, o no contar con todas las autorizaciones que requiera la normativa aplicable a sus operaciones exigidas por las autoridades nacionales de control.

En cuanto a la subcategoría *Solvencia financiera*, por lo general todos los países miembros de la ALADI con programas operativos y en desarrollo prevén como requisito una adecuada solvencia financiera. No obstante, algunos países presentan condiciones específicas, entre las que se destacan: mantener actualizados sus estados financieros, contar con informes de auditoría externa, presentar certificados que prueben la posesión de cuentas bancarias; no encontrarse en la central de riesgos, no tener pérdidas en la gestión fiscal recurrentes en los últimos años y no haber sido sujeto de procesos concursales, embargos o procesos judiciales por falta de pago.

En lo que concierne a la subcategoría *sistema de registros comerciales*³⁹, todos los países contemplan esta subcategoría, pero solo algunos requieren el cumplimiento de condiciones particulares, como contar con sistema informático para las operaciones contables, comerciales y logísticas; tener una estructura funcional y orgánica y contar con sistema de control interno basado en gestión de riesgos.

Entre los requisitos de la subcategoría *seguridad administrativa*, los países presentan condiciones específicas comunes en cuanto a la exigencia de seguridad de los socios comerciales, seguridad del personal y seguridad de la información, pero algunos países no incluyen condiciones específicas referidas a la capacitación del personal en materia de seguridad y de amenazas internas y externas de las empresas.

En la subcategoría *seguridad física*, la gran mayoría de los países presenta requisitos comunes orientados específicamente a exigir seguridad en el acceso físico, seguridad en las instalaciones, de las mercancías y del contenedor y demás unidades de carga, pero solo algunos exigen seguridad en el transporte de mercancías, de procesos, en la gestión del despacho aduanero, de los medios de transporte y unidades de transporte y planeación en la cadena logística.

³⁹ Con esta sub-categoría se busca que las empresas cumplan con una buena gestión administrativa, para lo cual deben poseer un sistema contable de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados y una buena gestión de los procedimientos aduaneros.

A continuación, en la Tabla 5 se presenta una síntesis comparativa de los principales requisitos y demás condiciones específicas para obtener la certificación OEA según las categorías y teniendo en cuenta el tipo de operador por cada país.

Tabla 5

Requisitos para obtener la Certificación OEA en los Países Miembros de la ALADI – programas operativos

REQUISITOS PREVIOS Y DE SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	AR				BO				BR			CH			CO			CU			EC			MX			PA			PY		PE		UY	
	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Despachante de aduana	Exportadores/Importadores	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas				
I. REQUISITOS PREVIOS																																			
1. HISTORIAL SATISFACTORIO Y DEMÁS FORMALIDADES																																			
Estar debidamente constituido conforme a la legislación vigente del país	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Estar domiciliados o establecidos en el país	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Documento que acredita representación	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Estar inscrito y encontrarse activo en sus respectivos registros nacionales tributarios y/o aduaneros	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Ausencia de resolución contraria a una solicitud de certificación del Programa OEA	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓				✓	✓	✓			✓	✓	✓		
No tener declaraciones aduaneras pendientes de ser regularizadas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓											✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓		
Contar con trayectoria constante en la actividad que se está calificando	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
No deberán encontrarse formalizados o sentenciados en ningún momento por delito económico, aduanero o tributario o delitos conexos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

REQUISITOS PREVIOS Y DE SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	AR				BO				BR				CH				CO				CU				EC				MX				PA				PY		PE		UY	
	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Despachante de aduana	Exportadores/Importadores	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas						
1. REQUISITOS PREVIOS																																										
1.1. HISTORIAL SATISFACTORIO Y DEMÁS FORMALIDADES																																										
No haber sido objeto de incidentes de seguridad en la cadena de suministro internacional por hechos de contrabando, tráfico de divisas, drogas, armas, material radiactivo, entre otros	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓						
No estar calificado como contratista incumplido y/o adjudicatario fallido con alguna institución del Estado	✓	✓	✓	✓																		✓	✓	✓				✓	✓					✓	✓	✓						
Contar con las autorizaciones, registros, conceptos, habilitaciones, declaratorias, licencias, permisos y otros exigidos por las autoridades nacionales de control	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
No haber sido objeto de sanciones impuestas mediante acto administrativo ejecutoriado	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓						
No tener deudas pecuniaras respecto de las obligaciones tributarias, aduaneras y demás deudas exigibles	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
2. SOLVENCIA FINANCIERA																																										
Mantener actualizados sus estados financieros	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓						
Contar con el Informe de Auditoría Externa	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓									✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓					
Presentar certificados de poseer cuentas bancarias	✓	✓	✓	✓																									✓	✓					✓	✓	✓					
Demstrar que cuenta con bienes y recursos suficientes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					

REQUISITOS PREVIOS Y DE SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	AR				BO				BR			CH			CO			CU				EC			MX			PA					PY		PE			UY		
	Exportadores/im portadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Transportistas	Exportadores/im portadores	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores/im portadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores/im portadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores/im portadores	Agentes aduaneros	Transportistas				
1. REQUISITOS PREVIOS																																								
2. SOLVENCIA FINANCIERA																																								
No haber sido declarado insolvente o en quiebra	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓								✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
No tener pérdidas recurrentes en los últimos años de su gestión fiscal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓																				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
No encontrarse en la central de riesgos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓								✓																		✓	✓	✓	✓		
No haber sido sujeto de procesos concursales ni embargos o procesos judiciales por falta de pago	✓	✓	✓	✓									✓	✓	✓													✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
3. SISTEMA DE REGISTROS COMERCIALES																																								
Contar con sistema informático para sus operaciones contables, comerciales y logísticas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contar con estructura funcional y orgánica	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓																	✓	✓	✓	✓								✓	✓	✓	✓
Contar con registros actualizados, completos y verificables sobre las operaciones de importación y exportación	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Evitar acceso indebido a los sistemas informatizados	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓					✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contar con sistemas de control interno basados en gestión de riesgos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

REQUISITOS PREVIOS Y DE SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	AR				BO				BR				CH				CO				CU				EC				MX				PA				PY				PE				UY			
	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Despachante de aduana	Exportadores/Importadores	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores	Importadores	Agentes aduaneros	Exportadores/Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas											
II. REQUISITOS DE SEGURIDAD																																																
1. ADMINISTRATIVA																																																
Seguridad de los socios comerciales dentro de la cadena logística	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Seguridad de la contratación y administración del personal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Capacitación del personal en materia de seguridad y amenazas internas y externas de la empresa	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Seguridad de la información	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2. FÍSICA																																																
Seguridad del contenedor y demás unidades de carga	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		
Seguridad de las instalaciones	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Seguridad de acceso físico	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Seguridad de las mercancías	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓							✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Planeación con la cadena logística	✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓	✓	✓	✓														✓	✓	✓								✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Seguridad de los medios y unidades de transporte	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓				✓	✓	✓											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓								✓	✓	✓	✓	✓	✓	

REQUISITOS PREVIOS Y DE SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	Exportadores/Importadores	AR			Exportadores/Importadores	BO			Exportadores	BR			Exportadores	CH		Exportadores	CO		Exportadores	CU		Exportadores	EC		Exportadores/Importadores	MX		Exportadores	PA		Exportadores/Importadores	PY		PE		UY				
		Agentes aduaneros	Transportistas	Despachante de aduana		Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas		Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas		Importadores	Agentes aduaneros		Transportistas	Importadores		Agentes aduaneros	Transportistas		Importadores	Agentes aduaneros		Transportistas	Importadores		Agentes aduaneros	Transportistas		Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas	Importadores	Agentes aduaneros	Transportistas
II. REQUISITOS DE SEGURIDAD																																								
2. FÍSICA																																								
Seguridad con la gestión del despacho aduanero	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓					✓												✓	✓	✓									✓	✓	✓		
Seguridad con el transporte de mercancías	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓			✓	✓	✓								✓	✓		✓	✓	✓	
Seguridad de procesos	✓	✓	✓	✓													✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Gestión de la seguridad del riesgo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓				✓	✓	✓

(*) De la lista amplia de requisitos contenidos en anexo al presente Estudio, consideramos conveniente incluir en la presente tabla aquellos requisitos principales que son comunes en dos o más países miembros de la ALADI.

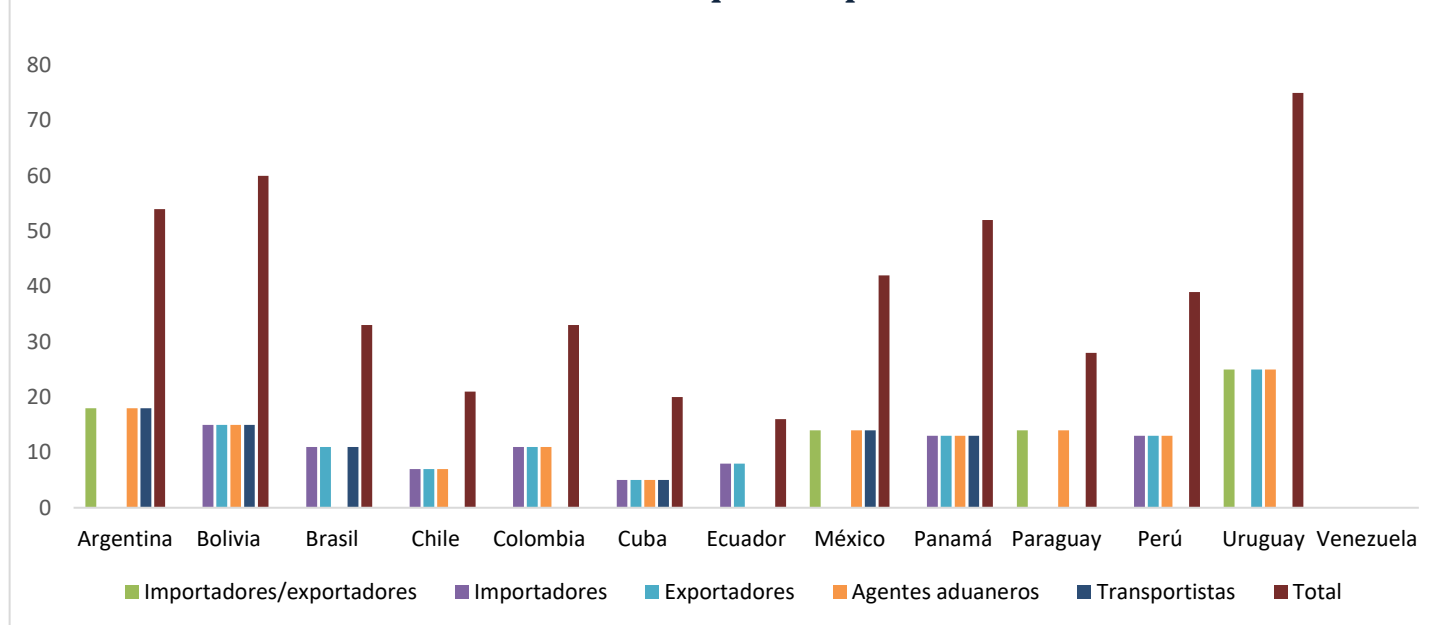
(**) El análisis se desarrolló sobre aquellos Programas nacionales OEA operativos. Asimismo, se clasificaron los requisitos para la certificación OEA según los operadores más comunes en los Programas OEA de los países miembros de la ALADI, incluyéndose la categoría conjunta *Exportadores/Importadores* para Argentina, Bolivia, México, Paraguay y Uruguay, ya que como se mencionó, la legislación aduanera de esos países exige los mismos requisitos a esos operadores.

(***) Se incluyó información sobre los requisitos principales y demás condiciones exigibles en Cuba. En el caso de Venezuela, la categoría de requisitos aún no se encuentra reglamentada.

(****) Uruguay - Referencias: Decreto 51/2014 y Decreto 210/2015.

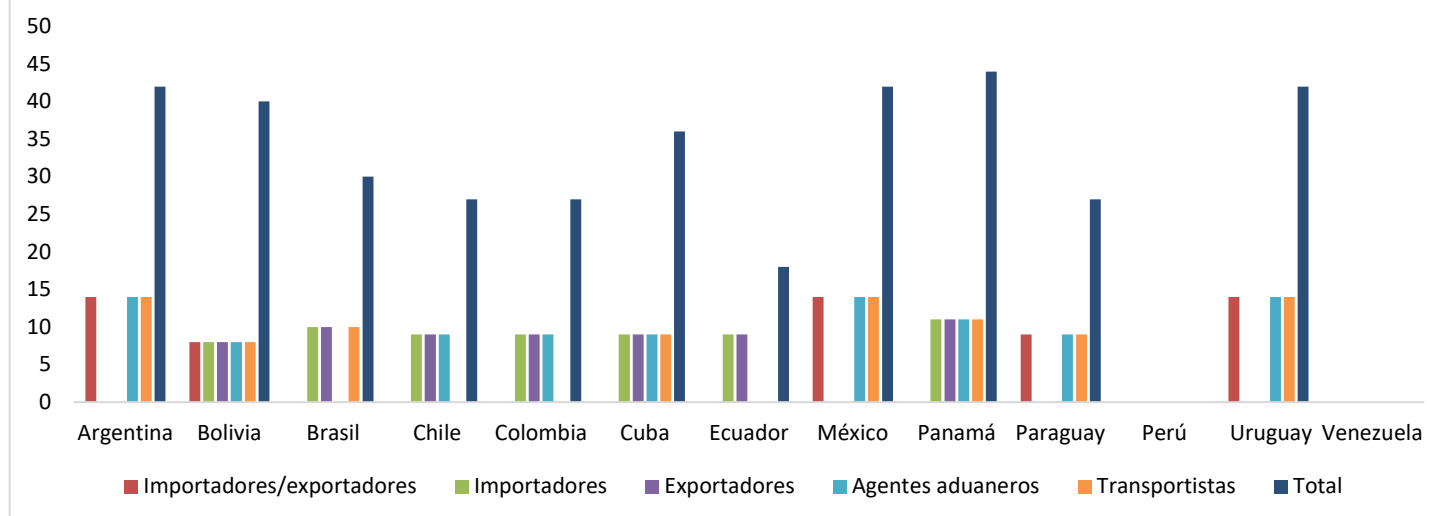
El Gráfico 2 muestra el promedio de *requisitos previos* por tipo de operador para cada país miembro de la ALADI, aplicable a las empresas que quieran obtener la condición de OEA. El Gráfico 3 muestra el promedio de los requisitos de *seguridad* exigidos a los operadores de cada país miembro de la ALADI.

Gráfico 2: Total de requisitos previos



Fuente: Elaboración propia en base a los textos normativos y a la información disponible en los sitios web de las autoridades competentes de los países miembros de la ALADI.

Gráfico 3: Total de requisitos de seguridad



El número promedio de requisitos *previos* y de *seguridad* varía entre los países miembros de la ALADI según el tipo de operador elegible. También presentan niveles diferenciados en cuanto a las condiciones específicas exigidas. Así, en algunos casos los requisitos exigidos a los exportadores son los mismos que los exigidos a los importadores, agentes aduaneros y transportistas. Sin embargo, en algunos casos se incluyen requisitos adicionales o se reducen las condiciones particulares.

En el caso argentino, la categorización por nivel es escalonada y solamente para la categoría importador/exportador. La categoría OEA Seguridad que es la que contempla los requisitos previos y de seguridad, contiene a OEA Simplificación, la que a su vez contiene a OEA Cumplimiento y solo está prevista para los importadores y exportadores por el rol que cumplen dentro de la cadena de suministro de comercio exterior. Para el resto de los actores de la cadena logística solo existe la posibilidad de categorizar OEA Seguridad, cumpliendo con la totalidad de los requisitos solicitados. Se destaca que los requisitos exigibles son los mismos para todos los sujetos.

Con respecto al Programa OEA boliviano -si bien casi todos los requisitos son requeridos a todos los tipos de operadores- en algunos casos se incluyen condiciones específicas adicionales a ciertos operadores como es el caso de los agentes aduaneros y transportistas. En el primero caso, se exige a los operadores contar con un reglamento interno que regule el comportamiento del personal de la empresa, mientras que en el segundo caso se les exige contar únicamente con unidades de transporte propio y con un programa para realizar la revisión técnica y de mantenimiento. Asimismo, para exportadores e importadores se exige el requisito de seguridad de las mercancías, no constituyendo esto un requisito exigible para los agentes aduaneros y transportistas.

En el caso brasileño, se exige un promedio alto tanto de requisitos de elegibilidad, cumplimiento y admisibilidad como de requisitos de *seguridad*, aplicables a todos los operadores elegibles. Sin embargo, se incluyen condiciones de cumplimiento particulares como, por ejemplo, los exportadores e importadores que hayan realizado por lo menos 100 operaciones de comercio exterior por mes de existencia, no necesitan cumplir con los requisitos de haber intervenido en actividades susceptibles de certificación como OEA durante, al menos, 24 meses; estar inscrito en el CNPJ y realizar la recaudación de tributos federales desde hace más de 24 meses.

En el programa OEA chileno, la mayor parte de los requisitos *previos* y de *seguridad* son aplicables en igual número a exportadores, importadores y agentes aduaneros, con diferencias mínimas, por ejemplo, además de los requisitos contemplados en las referidas categorías, se exige al agente aduanero contar con un sistema documental de sus procesos de despacho.

Asimismo, el programa colombiano presenta requisitos de seguridad fitosanitaria y sanitaria para los importadores y exportadores, pero no son exigibles para los agentes aduaneros. De igual forma, el siguiente requisito es exigible a los importadores y a los agentes aduaneros, pero no a los exportadores: en el caso que una empresa tercerice o subcontrate algunos de sus procesos críticos relacionados con la cadena de suministro, el prestador del servicio debe implementar medidas de seguridad.

En Ecuador, la categoría de requisitos de *seguridad* presenta mayor número de exigencias que la de requisitos *previos* ya que el OCE cuenta con niveles de seguridad adecuados en: evaluación de riesgos en la cadena logística, seguridad de las mercancías, unidades de carga y medios de transporte, seguridad de los socios comerciales, seguridad de las instalaciones, seguridad de acceso físico, seguridad de contratación del personal y seguridad de la información. Estos requisitos se exigen a exportadores e importadores y no presentan niveles diferenciados en cuanto a los criterios exigidos a cada operador.

Para el caso del agente aduanero se contempla niveles de seguridad adecuados en: evaluación de riesgos en la cadena logística, seguridad en los procesos aduaneros y servicios prestados de comercio exterior dentro de la cadena logística, seguridad de los socios comerciales, seguridad de las instalaciones, seguridad de acceso físico, seguridad de contratación del personal y seguridad de la información.

En el caso del OEA de México y del OEC uruguayo⁴⁰, si bien la mayoría de los requisitos *previos* y de *seguridad* son requeridos a todos los tipos de operadores elegibles, ciertos requisitos son aplicables de forma específica a algunos operadores, es decir, presentan niveles diferenciados en cuanto a las condiciones de cumplimiento particulares.

Por su parte, Panamá contempla un promedio alto de requisitos de seguridad, exigibles de igual forma a todos los operadores que componen los eslabones de su cadena logística. En relación a Paraguay, un mayor número de requisitos en cuanto a seguridad física y administrativa se exige a la categoría *Exportadores/Importadores* en comparación a los exigidos a los agentes aduaneros. Con respecto a los *requisitos previos* los niveles exigidos no presentan mayores diferencias.

En el OEA peruano el número promedio de los requisitos de *seguridad* aplicables a los importadores, exportadores y agentes aduaneros es mayor respecto de los requisitos *previos*. Las exigencias relacionadas con la *seguridad del contenedor y demás unidades de carga*, así como la *seguridad física de las instalaciones* y la *seguridad en el transporte de mercancías*, presentan niveles diferenciados en cuanto a las condiciones de cumplimiento particulares exigidas. En relación a los requisitos Previos, se incluyen

⁴⁰ De acuerdo a la información proporcionada por Uruguay es elevado el promedio de requisitos exigidos para la certificación OEA tanto de la categoría *previos* como de la categoría *seguridad*. Este país especifica y define los requisitos del OEC: requisito OEC n° 1: constitución legal, antigüedad y cumplimiento de normativa, requisito OEC n°2: solvencia financiera, requisito OEC n°3: historial de cumplimiento aduanero y tributario, requisito OEC n°4: gestión administrativa, requisito OEC n°5: Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS),

Asimismo, detalla los requisitos aduaneros específicos por tipo de operador para: importadores/exportadores, despachantes de aduana, transportistas, depositarios de mercadería en régimen suspensivo de derechos aduaneros.

requisitos adicionales en la sub-categoría solvencia financiera, tales como haber realizado exportaciones en los últimos dos años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud de certificación, contar con patrimonio declarado ante la SUNAT y haber numerado declaraciones aduaneras por un valor FOB superior a los 300 millones de dólares estadounidenses en los últimos cuatro años.

Por último, en el caso de Cuba se exigen requisitos *previos* y demás formalidades para la certificación OEA así como estándares específicos de *seguridad* que deben ser cumplidos. Las exigencias en cuanto a requisitos *previos* y de *seguridad* son las mismas para todos los operadores de su cadena logística.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De los dieciséis países de la región América y el Caribe analizados, doce países miembros de la ALADI –de los trece que la conforman– cuentan a la fecha con programas OEA operativos, los cuales, en conjunto, representan una proporción sustancial equivalente a más de la mitad de los países de América y el Caribe que tienen activo estos programas. El último país del Caribe a implementar su Programa OEA ha sido Honduras, en el año 2020.

Los Programas nacionales OEA operativos en la región presentan distintos niveles de avance en su implementación. En este sentido, se observa que Uruguay y Guatemala, comprenden a la totalidad de los actores de la cadena logística internacional, habiendo alcanzado el mayor número posible de operadores en su cadena logística de comercio exterior.

Con respecto a los países miembros de la ALADI, es importante señalar que estos países han presentado altos grados de avance en este sentido. Por su parte, Brasil, Colombia, México, Perú y Bolivia cuentan con un número considerable de empresas certificadas como OEA, así como otras en proceso de certificación.

A su vez, es pertinente señalar que, desde la implementación de sus Programas OEA, Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, entre otros, han ido incorporando de manera gradual a otros actores a su cadena logística internacional y prevén continuar haciéndolo, pudiendo los operadores acceder a la certificación OEA, mediante el cumplimiento de los requisitos previos y de seguridad exigidos por la legislación de cada país.

La normativa que sustenta jurídicamente los Programas Nacionales OEA en los países miembros de la ALADI responde a estándares internacionales, más precisamente a estándares del Marco SAFE de la OMA. Esto significa que los países que han implementado sus Programas nacionales OEA poseen estándares y criterios similares en cuanto a los siguientes parámetros: requisitos para aumentar la certificación, modalidades, procedimientos, duración de la certificación, beneficios asociados a esta y tipos de operadores incluidos.

La mayoría de los requisitos de la sub-categoría *Historial satisfactorio y demás formalidades* guardan uniformidad entre los países miembros de la ALADI por cada tipo de operador elegible: importadores, exportadores, agentes aduaneros y transportistas. Los requisitos de las subcategorías *Solvencia financiera* y *Sistema de registros comerciales* presentan niveles diferenciados en cuanto a las condiciones particulares exigidas por cada país.

Si bien la mayoría de los requisitos son requeridos a todos los tipos de operadores, algunos son aplicables de forma específica a ciertos operadores, como en los casos de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Uruguay.

Asimismo, la mayoría de los países miembros de la ALADI en las subcategorías *Seguridad administrativa* y *Seguridad física* presentan requisitos comunes referidos a la seguridad de los socios comerciales, seguridad del personal, de la información y capacitación, así como a la seguridad de las instalaciones, acceso físico y seguridad de las mercancías.

La implementación de Programas OEA y la obtención del reconocimiento mutuo se ha convertido en una prioridad para muchos países miembros de la ALADI.

Lograr la compatibilidad y el reconocimiento mutuo de los programas OEA supone fundamentalmente armonizar y simplificar los procedimientos aduaneros, lo que contribuye a alcanzar el objetivo de la facilitación del comercio y de la seguridad de la cadena logística.

Por este motivo, en cualquier actividad o línea de acción orientada a cumplir dicho objetivo, sería importante que la ALADI promueva en conjunto con sus países miembros espacios de cooperación focalizados en la construcción de capacidades, con la finalidad de compatibilizar los Programas nacionales OEA de la región con los estándares internacionales y facilitar el establecimiento de acuerdos de reconocimiento mutuo dentro de la región.

BIBLIOGRAFÍA

Documentales

- **Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)**

Revisión y análisis de la aplicación del Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre facilitación del Comercio en Países de América Latina y el Caribe. Caracas, Venezuela, Julio 2015. SP/Di No 7-15.

- **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

Cómo salir del laberinto fronterizo: una evaluación de las iniciativas de facilitación del comercio en América Latina y el Caribe. 2017.

Guías Prácticas para el Diseño e Implementación de un Programa de Operador Económico Autorizado (OEA) en América Latina, 2011.

- **Organización Mundial de Aduanas (OMA)**

Compendio de los Programas Operador Económico Autorizado, edición 2020.

AEO Mutual Recognition, strategy guide, WCO, June 2018.

- **Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)**

La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: enfrentando juntos un escenario mundial desafiante (LC/PUB.2018/10), Santiago, 2018.

- **Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)**

Estrategia Centroamericana de Facilitación de Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión Coordinada en Fronteras, Octubre 2015.

Textos Normativos Internacionales

- **Organización Mundial de Aduanas (OMA)**

Marco Normativo SAFE, 2021.

- **Organización Mundial de Comercio (OMC)**

Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, febrero 2017.

Páginas web consultadas

- Organización Mundial del Comercio (OMC)
www.wto.org
- Organización Mundial de Aduanas (OMA)
www.wcoomd.org
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)
www.aladi.org
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
www.iadb.org
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
www.cepal.org
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)
www.sieca.int
- Comunidad Andina (CAN)
www.comunidadandina.org
- Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)
www.sela.org
- Alianza del Pacífico
<https://alianzapacifico.net>
- Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP)
www.afip.gob.ar
- Servicio de Administración Tributaria de México (SAT)
www.sat.gob.mx
<https://datos.gob.mx/>
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)
www.dian.gov.co
- Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT)
www.sunat.gob.pe
- Servicio Nacional de [EC: Aduana] del Ecuador SENA
www.aduana.gob.ec
- Aduanas Nacional de Bolivia
www.aduana.gob.bo
- Receita Federal do Brasil
<http://idg.receita.fazenda.gov.br>

- Servicio Nacional de Aduanas de Chile
www.aduana.cl
- Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay
www.aduanas.gub.uy
- Dirección Nacional de Aduanas de Paraguay
www.aduana.gov.py
- Autoridad Nacional de Aduanas de Panamá
www.ana.gob.pa
- Aduana General de la República de Cuba
www.aduana.gob.cu

Gaceta Oficial de la República de Cuba

<https://www.gacetaoficial.gob.cu/>

- Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT)
<http://declaraciones.seniat.>



Cebollatí 1461 CP 11200
Montevideo - URUGUAY
Tel: +598 24101121
Email: sgaladi@aladi.org
web: www.aladi.org