

Universidad de Costa Rica
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela de Administración Pública
Carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior

Evaluación del OEA en empresas importadoras y exportadoras dentro del Marco
Normativo SAFE, tomando como caso de
estudio la aplicación en Costa Rica

Memoria: Seminario de Graduación
para optar por el grado de licenciatura en Administración Aduanera y Comercio
Exterior.

Investigadores:

Yordi S. Casasola Gómez	Carné: B11510
Jurinith Acevedo Valerín	Carné: B10031
Patric Rodríguez Canales	Carné: B15529

San José, 2020

Vivian Licardié Gairaud

Directora

Allan Cubillo Artavia

Asesor

Déborah Castillo García

Asesora

Dr. Leonardo Castellón Rodríguez

Director de la Escuela de Administración Pública

Sustentantes:

Jurinith Acevedo Valerín

Yordi S. Casasola Gómez

Patric Rodríguez Canales

COPIA ACTA DE DEFENSA



UNIVERSIDAD DE
COSTA RICA

EAP Escuela de
Administración Pública

Acta #187-2020 Tribunal Examinador de Trabajo Final de Graduación Escuela de Administración Pública

Acta de la Sesión Virtual 187-2020 del Tribunal Examinador de los Trabajos Finales de Graduación de la Escuela de Administración Pública, realizada el 10 de diciembre del 2020 a las 16:00 horas, llevada a cabo de manera virtual y convocada de acuerdo con el artículo 25 del Reglamento General de los Trabajos Finales de Graduación en Grado de la Universidad de Costa Rica, para la Defensa del Trabajo Final de Graduación de: Jurinith Acevedo Valerín B10031, Yordi Casasola Gómez carné B11510 y Patric Rodríguez Canales carné B15529.

La defensa del trabajo final de graduación se realiza por medio de la licencia de la plataforma zoom que el Centro de Informática le ha asignado a la Escuela de Administración Pública.

Personas miembros del Tribunal Examinador convocadas para la sesión: M.Sc. Georgiana Barboza González como Presidente del Tribunal Examinador; Licda. Vivian Licardié Gairaud como Directora del Trabajo Final de Graduación, M.Sc. Deborah Castillo García como asesora del Trabajo Final de Graduación, M.Sc. Allan Cubillo Artavia como asesor del Trabajo Final de Graduación y Lic. Luis Alberto Gómez Sánchez como docente de la Escuela de Administración Pública.

Artículo 1. El Presidente del Tribunal Examinador solicita a las personas sustentantes mostrar su documento de identificación, como medio para corroborar su identidad.

Artículo 2. El Presidente informa que el expediente de las personas sustentantes contiene todos los documentos que el Reglamento exige. Declara que han cumplido con todos los requisitos del Programa de la Carrera de *Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior*, que les ha permitido realizar la Defensa de su Trabajo Final de Graduación.

Artículo 3. Las personas sustentantes realizaron la defensa oral del Trabajo Final de Graduación titulado "*Evaluación del OEA en empresas importadoras y exportadoras bajo el Marco Normativo SAFE tomando como caso de estudio la aplicación en Costa Rica*", en modalidad Seminario de Graduación, dentro del tiempo señalado para tales fines.

Artículo 4. Terminada la presentación, las personas miembros del tribunal examinador, dentro del tiempo señalado por la Presidencia del Tribunal, realizaron las preguntas pertinentes sobre aspectos propios del tema tratado en el Trabajo Final de Graduación.

Artículo 5. Concluido el interrogatorio, el Tribunal Examinador procedió a deliberar de manera privada.

Artículo 6. Con fundamento en el artículo 26 del Reglamento General de los Trabajos Finales de Graduación, y luego de realizada la votación, el Tribunal Examinador calificó el Trabajo Final de Graduación:

(x) APROBADO – AP-

() NO APROBADO – NAP-

Artículo 7. Con fundamento en el artículo 27 del Reglamento General de los Trabajos Finales de Graduación, el Presidente del Tribunal Examinador comunicó en público el resultado de la deliberación y declaró a las personas sustentantes como acreedoras al título de Licenciada y Licenciados en Administración Aduanera y Comercio Exterior.



PICARD



Artículo 8. El Presidente del Tribunal Examinador les advirtió de la obligación de asistir al acto público de graduación, para prestar juramento y recibir el título correspondiente.

La Presidencia del Tribunal exhorta a las personas sustentantes a que una vez aprobado el documento final lo coloquen en el repositorio virtual kerwà de la Universidad, tal como lo indica el Reglamento.

Luego de la lectura del Acta, firmaron las personas miembros del Tribunal Examinador presentes y las personas sustentantes a las 17:05 horas.

Georgiannella B

M.Sc. Georgiannella Barboza González
Presidente del Tribunal

Jurith A.V

Jurith Acevedo Valerín
Carné B10031

[Signature]

Licda. Vivian Licardié Gairaud
Director del Trabajo Final de Graduación

[Signature]

Yordi Casasola Gómez
Carné B11510

[Signature]

M.Sc. Déborah Castillo García
Asesora del Trabajo Final de Graduación

Patric Rodriguez Canales

Patric Rodríguez Canales
Carné B15529

[Signature]

M.Sc. Allan Cubillo Artavia
Asesor del Trabajo Final de Graduación

[Signature]

Lic. Luis Alberto Gómez Sánchez
Docente Escuela de Administración Pública



El Reglamento General de los Trabajos Finales de Graduación, en su artículo 29 establece que *"En caso de TFG sobresalientes, se podrá conceder una aprobación con distinción si así lo acuerda el tribunal examinador, por una votación de cuatro votos favorables."*

() Se aprueba con Distinción
Observaciones:

Original: Escuela de Administración Pública, Copia: Personas sustentantes



DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la Ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de este trabajo de investigación sin contar con la autorización de los titulares de propiedad intelectual

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación, a Dios en primera instancia, porque me brindó las capacidades y fuerzas necesarias para poder desarrollarlo durante este tiempo, junto a mis compañeros.

A mi familia, que ha sido un motor importante para mi desarrollo y siempre ha estado ahí para brindarme toda la ayuda y sustento necesarios para que siguiera adelante. En especial a mi madre, mi ejemplo de superación ante las adversidades y para seguir en la vida, por lo que me siento agradecida y orgullosa de tenerla a mi lado en todo momento. Por último, pero no menos importante, a mi pareja y amigos, que siempre me han alentado a cumplir cada uno de mis sueños en la vida y han estado a mi lado dándome su apoyo incondicional.

Jurinith Acevedo Valerín

Dedico esta investigación en primera instancia a Dios, por permitirme concluirla con éxito. La dedico también, especialmente a dos personas: mi madre, que en paz descansa, mi mayor inspiración para tratar de ser mejor persona cada día, y por supuesto a Tita, mi hermana, quien desde que partió nuestra madre me respaldó con un apoyo incondicional a lo largo de mi vida, me dio los mejores consejos para que pudiera lograr una meta personal tan importante, como lo es la conclusión de esta investigación.

A mi padre, mis hermanos, sobrinos, a todo el resto de mi familia, así como a todos los amigos, que de alguna forma me motivaron para finalizar este Seminario.

Yordi S. Casasola Gómez

Dedico la culminación de esta Memoria al Dios Todopoderoso, porque me ha dado la vida, la salud, la inteligencia y la sabiduría para superarme; me sostuvo en los momentos más críticos de mi existencia y cuando no tenía las fuerzas para continuar, puso en mi camino a personas que me ayudaron, tanto emocional, espiritual como económicamente, para poder llegar hasta el final y por tanto, ser profesional.

A mi amado hijo, Benjamín Rodríguez Madrigal, porque quise que tuviera un ejemplo vivo de lo que es esforzarse hasta el final y a mi querida madre, Laura Patricia Canales Baeza, quien nos ha demostrado el valor de la persistencia, además de todos los profesionales que a lo largo del camino me guiaron y aportaron su conocimiento.

Patric Rodríguez Canales

RECONOCIMIENTO

La realización de esta investigación bajo la modalidad de Seminario fue posible, en primer lugar, al apoyo brindado por Vivian Licardié Gairaud como directora, Déborah Castillo García y Allan Cubillo Artavia como asesores de esta investigación, a quienes se les agradece por toda la paciencia, acompañamiento y conocimiento brindado durante este extenso camino, el cual nos ha permitido llegar hasta estas instancias. Agradecemos también, la colaboración brindada por otros profesionales, que en el momento de ser consultados sobre el tema, de manera muy amable brindaron apoyo.

Asimismo, un agradecimiento cordial a todas aquellas empresas, entidades públicas y privadas, que de forma amable nos atendieron y dedicaron un espacio de su tiempo, para colaborar con la investigación.

Por último, nuestro eterno agradecimiento a todas aquellas personas que, en forma directa o indirecta, contribuyeron para que este trabajo de investigación se pudiese llevar a cabo.

ÍNDICE GENERAL

PORTADA	I
TRIBUNAL	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
COPIA ACTA DE DEFENSA	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL	5
DEDICATORIA	5
RECONOCIMIENTO	9
ÍNDICE DE CUADROS	13
ÍNDICE DE GRÁFICOS	14
ABREVIATURAS	17
RESUMEN	19
INTRODUCCIÓN	21
JUSTIFICACIÓN	23
PROBLEMA CIENTÍFICO	26
OBJETIVO GENERAL	29
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	29
ANTECEDENTES	30
METODOLOGÍA	32
ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	34
TIPO DE ESTUDIO	35
EL TIPO DE ESTUDIO UTILIZADO PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN ES DESCRIPTIVO TOMANDO EN CUENTA DOS ELEMENTOS MUY IMPORTANTES;.....	35
SUJETOS DE INVESTIGACIÓN.....	36
POBLACIÓN Y MUESTRA	36
DESCRIPCIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	37
TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	38
CAPÍTULO I	42
INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO	43
1.1. PRECEDENTES PARA APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO SAFE	44
1.1.1 <i>Organización Mundial de Aduanas (OMA)</i>	44
1.1.2 <i>Organización Mundial del Comercio (OMC)</i>	47
1.1.2.1 <i>Banco Internacional de Desarrollo (BID)</i>	50
1.1.2.2 <i>Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífico (APEC)</i>	54
1.2 MARCO DE ESTÁNDARES PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL COMERCIO (MARCO NORMATIVO SAFE)	56
1.2.2 <i>Objetivos y elementos del Marco Normativo SAFE</i>	57
1.2.3 <i>Pilares del Marco Normativo SAFE</i>	60
1.2.4 <i>Aplicación del Marco Normativo SAFE</i>	61

1.2.5	<i>Ventajas y métodos de colaboración</i>	62
1.2.6	<i>El programa del OEA</i>	64
1.2.7	<i>Autorización y requisitos fundamentales para operar como OEA, según el Marco Normativo SAFE</i>	65
1.3	ASPECTOS LEGALES RELEVANTES DEL OEA EN COSTA RICA.....	67
1.3.1	<i>Implementación del OEA en Costa Rica</i>	67
1.3.2	<i>Instituciones y convenios</i>	69
1.3.3	<i>Resolución RED-DGA-ARAE-004-2016</i>	71
	CAPÍTULO II	74
	INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO	75
2.1	NORMATIVA, REQUISITOS Y BENEFICIOS DE LOS IMPORTADORES Y EXPORTADORES DE COSTA RICA.....	75
2.1.1	<i>Normativa para implementación del OEA en Costa Rica</i>	75
2.1.2	<i>Requisitos y obligaciones del OEA</i>	79
2.1.3	<i>Beneficios</i>	81
2.2	CERTIFICACIÓN OEA EN REFERENCIA INTERNACIONAL.....	81
2.2.1	<i>OEA en España</i>	83
2.2.1.1	<i>Antecedentes OEA España</i>	83
2.2.1.2	<i>Proceso de implementación OEA en España</i>	84
2.2.1.3	<i>Requisitos del programa OEA España</i>	86
2.2.1.4	<i>Beneficios del OEA en España</i>	87
2.2.1.5	<i>Relación Costa Rica- España</i>	89
2.2.2	<i>OEA en México</i>	90
2.2.2.1	<i>Antecedentes OEA México</i>	90
2.2.2.2	<i>Proceso de implementación del OEA en México</i>	93
2.2.2.3	<i>Requisitos del programa OEA México</i>	94
2.2.2.4	<i>Beneficios del OEA en México</i>	94
2.2.5	<i>Relación Costa Rica – México</i>	96
2.2.3	<i>OEA Panamá</i>	97
2.2.3.1	<i>Antecedentes OEA Panamá</i>	97
2.2.3.2	<i>Proceso de implementación OEA Panamá</i>	98
2.2.3.3	<i>Requisitos del programa OEA Panamá</i>	99
2.2.3.4	<i>Beneficios del OEA en Panamá</i>	100
2.2.3.5	<i>Relación Costa Rica - Panamá</i>	101
2.2.4.2	<i>Proceso de implementación OEA Chile</i>	102
2.2.4.3	<i>Requisitos del programa OEA en Chile</i>	103
2.2.4.4	<i>Beneficios del OEA en Chile</i>	104
2.2.4.5	<i>Relación Costa Rica Chile</i>	105
2.2.5	<i>OEA Argentina</i>	105
2.2.5.1	<i>Antecedentes OEA Argentina</i>	105

2.2.5.2 Proceso de implementación OEA Argentina.....	106
2.2.5.3 Requisitos del programa OEA Argentina.....	107
2.2.5.4 Beneficios del OEA en Argentina.....	109
2.2.5.5 Relación Costa Rica-Argentina.....	110
CAPÍTULO III.....	112
INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO.....	113
3.1 ADMINISTRACIÓN OEA EN COSTA RICA	114
3.1.1 Ministerio de Hacienda.....	114
3.1.2 Ley 9430 Acuerdo de Facilitación del Comercio (OFC) de la OMC	121
3.1.3 Situación actual (periodo 2019-2020).....	128
3.2 EVALUACIÓN DE REQUISITOS DE LA CERTIFICACIÓN OEA	130
3.2.1 Historial satisfactorio.....	130
3.2.2 Gestión administrativa	135
3.2.3 Solvencia financiera	138
3.2.4 Medidas de seguridad.....	140
3.2.5 Diagnóstico de requisitos de la certificación OEA.....	141
3.3 EVALUACIÓN DE BENEFICIOS APLICADOS MEDIANTE LA CERTIFICACIÓN OEA.....	142
3.3.1 Estatus de empresa confiable y publicidad en eventos nacionales e internacionales	142
3.3.2 Asignación ejecutivo OEA.....	144
3.3.2 Capacitación en procedimientos aduaneros	146
3.3.3 Simplificación y facilitación de las operaciones aduaneras	146
a. Empresas certificadas	150
b. Empresas no certificadas	155
CAPÍTULO IV	161
INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO.....	162
4.1 MÉTODO DE EVALUACIÓN	163
4.2 ANÁLISIS DE CASOS DE AUTOEVALUACIONES DEL OEA.....	168
4.2.1 Análisis autoevaluación OEA España.....	168
4.2.2 Análisis autoevaluación OEA Panamá	171
4.2.3 Análisis autoevaluación OEA México.....	173
4.3 GUÍA DE FACILITACIÓN Y PROMOCIÓN PARA EMPRESAS QUE DESEEN OPTAR POR LA CERTIFICACIÓN OEA.....	175
CONCLUSIONES	188
RECOMENDACIONES	193
BIBLIOGRAFÍA	197

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO N. ° 1 REGIONES DE LA OMA MUNDIAL.....	45
CUADRO N. ° 2 MISIÓN DE LA OMA	46
CUADRO N. ° 3 ELEMENTOS MARCO NORMATIVO SAFE.....	59
CUADRO N. ° 4 VENTAJAS DEL MARCO NORMATIVO SAFE.....	63
CUADRO N. ° 5 REQUISITOS DENTRO DEL PROGRAMA OEA SEGÚN MARCO NORMATIVO SAFE.....	66
CUADRO N. ° 6 ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	68
CUADRO N. ° 7 CRONOLOGÍA DE NORMATIVA DEL OEA EN COSTA RICA	76
CUADRO N. ° 8 COMPARACIÓN DE LOS DECRETOS 36461-H & 38998-H..	77
CUADRO N. ° 9 REQUISITOS Y BENEFICIOS DEL OEA SEGÚN MODALIDAD DE CERTIFICACIÓN EN ESPAÑA, AÑO 2019	89
CUADRO N. ° 10 EMPRESA CERTIFICADA OEA EN MÉXICO (2010-219) ...	92
CUADRO N. ° 11 CERTIFICACIÓN DE EMPRESAS,	117
CUADRO N. ° 12 AVANCE DE LAS ETAPAS DE LA IMPLEMENTACIÓN; INFORME DE GESTIÓN DGA (2014-2015)	118
CUADRO N. ° 13 ANÁLISIS DE DUAS DE EMPRESAS CERTIFICADAS OEA	151
CUADRO N. ° 14 ANÁLISIS DE DUAS DE EMPRESAS NO CERTIFICADAS OEA	155

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1: PORCENTAJE DE PROGRAMAS ACTIVOS DESARROLLADOS DEL OEA EN EL MUNDO, PERIODO 2019	83
ILUSTRACIÓN 2: OPERADORES AUTORIZADOS POR TIPO DE OPERACIÓN, AÑO 2020.....	128
ILUSTRACIÓN 3: SECTORES IMPLEMENTADOS POR AÑO EN COSTA RICA.....	129
ILUSTRACIÓN 4: MINISTERIO DE HACIENDA (TICA): PASO 1 PARA CONSULTAR TIEMPOS DE AFORO	147
ILUSTRACIÓN 5: MINISTERIO DE HACIENDA (TICA): PASO 2 PARA CONSULTAR TIEMPOS DE AFORO	148
ILUSTRACIÓN 6: MINISTERIO DE HACIENDA (TICA): PASO 3 PARA CONSULTAR TIEMPOS DE AFORO	149
ILUSTRACIÓN 7: EVALUACIÓN SOBRE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS	167
ILUSTRACIÓN 8: SISTEMA DE MEDICIÓN PARA GUÍA DE EVALUACIÓN	185
ILUSTRACIÓN 9: GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO Y REQUISITOS PARA LA CERTIFICACIÓN DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN COSTA RICA	186
ILUSTRACIÓN 10: PORCENTAJE Y RESULTADO DE GUÍA DE EVALUACIÓN	187

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N.º 1 ¿CUÁLES SON LAS RAZONES POR LAS QUE NO HA LOGRADO CERTIFICARSE?	132
GRÁFICO N.º 2 ¿SE ENCUENTRA LA EMPRESA AL DÍA CON LAS OBLIGACIONES TRIBUTARIAS Y ADUANERAS?	133
GRÁFICO N.º 3 EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS, ¿HA RECIBIDO LA EMPRESA ALGÚN TIPO DE SANCIÓN RELATIVA A LA LEGISLACIÓN ADUANERA O TRIBUTARIA DE COSTA RICA?	134
GRÁFICO N.º 4 ¿REALIZAN FISCALIZACIONES INTERNAS DE LOS PROCEDIMIENTOS ADUANEROS Y LA TRAMITOLOGÍA APLICADA?	136
GRÁFICO N.º 5 ¿CUENTA LA EMPRESA CON SISTEMAS DE VALORACIÓN DE RIESGO ADUANERO Y COMERCIAL?.....	137
GRÁFICO N.º 6 ¿CUENTA CON SOLVENCIA FINANCIERA PARA REALIZAR CAMBIOS EN PLANTA PARA LA SEGURIDAD FÍSICA Y DE ACCESO DE LOS EMPLEADOS?.....	139
GRÁFICO N.º 7 ¿CUENTA LA EMPRESA CON UN CONTROL DE SEGURIDAD PARA EL INGRESO A SUS INSTALACIONES?.....	140
GRÁFICO N.º 8 ¿RECONOCE COMO BENEFICIO LA PUBLICACIÓN Y EL RECONOCIMIENTO COMO EMPRESA OEA EN EL MINISTERIO DE HACIENDA? AÑO 2020	144
GRÁFICO N.º 9 ¿CONOCE SU EMPRESA EL NOMBRE DEL ESPECIALISTA OEA EN LA ADUANA DE MAYOR OPERACIÓN? AÑO 2020.....	145
GRÁFICO N.º 10 ORI: AUTORIZACIÓN DE LEVANTE DE DUAS DE IMPORTACIÓN EN ESTADO ROJO EN EMPRESA OEA, 2012-2014	154
GRÁFICO N.º 11 AUTORIZACIÓN DE LEVANTE DE DUAS DE IMPORTACIÓN EN ESTADO ROJO DE EMPRESAS NO CERTIFICADAS OEA, 2019-2020	156
GRÁFICO N.º 12 ¿CREE QUE TENER LA CERTIFICACIÓN DE OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO PUEDE MEJORAR LA REDUCCIÓN EN AFOROS ROJOS ANTE LA AUTORIDAD ADUANERA?	158

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1 CRITERIOS DE VALORACIÓN PARA LA CERTIFICACIÓN OEA	164
TABLA 2 OPCIONES DE RESPUESTAS PARA LA CERTIFICACIÓN OEA..	166
TABLA 3 CUMPLIMIENTO DE CONDICIONES PREVIAS	176
TABLA 4 GESTIÓN ADMINISTRATIVA	177
TABLA 5 SOLVENCIA FINANCIERA	178
TABLA 6 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LAS INSTALACIONES	179
TABLA 7 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN ACCESO, CONTROL DE PERSONAL Y CONTROL DE PROCESOS	180
TABLA 8 SEGURIDAD DE LA CARGA Y MEDIOS DE TRANSPORTE	181
TABLA 9 SEGURIDAD EN SISTEMAS INFORMÁTICOS	182
TABLA 10 PROCEDIMIENTO DE RESGUARDO DE DOCUMENTACIÓN ...	183
TABLA 11 DESARROLLO DE PROCESOS DE FISCALIZACIÓN O VERIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS	184

ABREVIATURAS

AEAT	Agencia Estatal de Administración Tributaria, ente de Derecho Público de la Administración General del Estado español
AFC	Acuerdo de Facilitación del Comercio.
APEC	Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico.
ARAE	Área de Relaciones y Asuntos Externos, perteneciente a la Dirección.
ARM	Acuerdos de Reconocimiento Mutuo.
ATI	Acuerdo sobre Tecnología de la Información.
BID	Banco Interamericano de Desarrollo.
CADEXCO	Cámara de Exportadores de Costa Rica.
CAU	Código Aduanero de la Unión Europea.
CCSS	Caja Costarricense de Seguro Social.
COMEX:	Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica.
CONAFAC	Consejo Nacional de Facilitación del Comercio.
DGA	Dirección General de Aduanas, perteneciente al Ministerio de Hacienda, Costa Rica.
GAM	Gran Área Metropolitana.
GATT	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

MAG	Ministerio de Agricultura y Ganadería.
Marco Normativo SAFE	Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial.
Ministerio de Hacienda	Ministerio de Hacienda de Costa Rica.
MS	Ministerio de Salud de Costa Rica.
NEEC	Nuevo Esquema de Empresas Certificadas.
NIC	Normas Internacionales de Contabilidad.
NIIF	Normas Internacionales de Información Financiera.
OCDE	Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico.
OEA	Operador Económico Autorizado.
OMA	Organización Mundial de Aduanas.
OMC	Organización Mundial de Comercio.
PROFAC	Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica.
PYMES	Pequeñas y Medianas Empresas.
SAOC	Sistema Aduanero de Operador Confiable.
SNA	Servicio Nacional de Aduanas, en Costa Rica
SUGEF	Superintendencia General de Entidades Financieras.

RESUMEN

Este estudio se realiza para evaluar la figura del Operador Económico Autorizado en Costa Rica, enfocado en las empresas importadoras y exportadoras, bajo la aplicación de la normativa internacional del Marco Normativo SAFE, junto a la búsqueda de recomendaciones para lograr que empresas, en la misma modalidad que no se han certificado, se certifiquen en el territorio nacional.

La presente investigación utiliza un diseño de investigación cualitativo, aplicando un instrumento de encuestas, las cuales fueron realizadas a empresas certificadas y no certificadas. Además, se realiza una serie de entrevistas semiestructuradas al personal del Servicio Nacional del Ministerio de Hacienda, con el propósito de conocer la posición de la certificación del OEA en ambos tipos de empresas analizadas, y las perspectivas de los diferentes actores cercanos a la certificación.

Entre las conclusiones más relevantes, se destaca que el Ministerio de Hacienda, con base en su modelo de OEA, debe establecer adecuadamente los requisitos y beneficios de la certificación, de modo tal que aumente la cantidad de empresas interesadas en certificarse; se debe incluir a otros miembros de la cadena logística, en virtud de que la versión más reciente del decreto permite, únicamente, la incorporación de empresas importadoras, exportadoras, terminales de carga y puertos; por otra parte, es importante que la administración pueda ampliar el ámbito de inversión y capacitación para el desarrollo de la figura del OEA en Costa Rica.

Finalmente, se proponen algunas recomendaciones para potenciar la capacidad de la administración, en cuanto a la agilización y simplificación de procedimientos, para una mayor incorporación de empresas importadoras y exportadoras.

INTRODUCCIÓN

Las transformaciones, en el mundo moderno, han permitido maximizar las actividades comerciales y económicas, desde cualquier punto de vista que se analice; tal como es el caso del comercio de mercancías, sector que no ha quedado fuera de este modelo de evolución. Por lo tanto, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), en el año 2005, en una de las sesiones del Consejo Superior, en acuerdo conjunto con los Estados miembros, adoptó la aplicación de una nueva norma denominada Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (Marco Normativo SAFE). El objetivo de esta iniciativa es promover la facilitación del comercio, y a su vez, aplicar regulaciones que aseguren la cadena logística en el tema específico de comercio de mercancías. Dicha norma impacta significativamente y provoca una revolución en materia legal y operativa, dentro de los sistemas aduaneros de todos los países miembros de la OMA.

En las disposiciones más relevantes del texto del Marco Normativo SAFE, consta el nacimiento de la figura del Operador Económico Autorizado. Se trata de una certificación que promueve múltiples beneficios en el área de aduanas, para las empresas que cuenten con dicha certificación.

Es a partir del año 2010, cuando el Servicio Nacional de Aduanas considera necesario, desarrollar mecanismos ágiles de control y seguridad en las operaciones y procedimientos aduaneros. De esta manera, el SNA, por medio de la Dirección

General de Aduanas, avoca las directrices de la Organización Mundial de Aduanas, en aplicación de instrumentos tales como el Marco Normativo SAFE. Ello, con la idea de facilitar y agilizar progresivamente el comercio de mercancías en el territorio aduanero nacional. Sin embargo, esta nueva implementación en el nivel práctico busca someter a análisis y evaluación los múltiples beneficios obtenidos por la certificación.

Se vuelve fundamental determinar, si efectivamente, existen beneficios para los importadores y exportadores, que cuentan con la certificación del OEA, tomando en cuenta que esta certificación implica múltiples ventajas competitivas, desde el punto de vista aduanero.

Este sistema se administra desde el Área de Relaciones y Asuntos Externos de la DGA del Ministerio de Hacienda, área que, en un proceso de etapas, desde el 2011 ha generado la documentación y reglamentación necesarias para contar actualmente con la posibilidad de poder certificar, tanto importadores, como exportadores, terminales de carga y operadores portuarios.

JUSTIFICACIÓN

El Marco Normativo SAFE, de la OMA, da sus inicios en el año 2005, durante las sesiones anuales del Consejo celebradas en Bruselas. Con este nuevo Marco se busca aportar mayor seguridad al comercio mundial; así como dar inicio a una perspectiva de mayor cooperación entre aduanas de diferentes países y entre aduanas y empresas.

Desde el día de su creación hasta la actualidad, el Marco Normativo SAFE ha ido evolucionando con el comercio mundial. Para el año 2007, abarcaba las disposiciones detalladas de los requisitos y obligaciones para las aduanas de los países, pero no fue sino hasta el año 2010 cuando la OMA hizo público el Marco Normativo SAFE, provocando con ello una nueva revolución en las aduanas de todos los países, las cuales, en su mayoría, adoptaron la medida de crear una normativa que regulara la creación de los OEA. Para la versión publicada en el año 2012, se agregaron tres nuevas partes, que hacen referencia a la gestión coordinada de las fronteras, a la continuidad y la reanudación de la actividad y al reconocimiento mutuo, respectivamente. La evolución siempre ha sido, con la finalidad de establecerse como un instrumento dinámico, que logre un equilibrio entre facilitación y control del comercio internacional de mercancías.

El Marco Normativo SAFE se estableció, con base en una serie de principios y objetivos que van, desde crear normas de seguridad que facilitaran la cadena logística mundial, hasta la cooperación entre las aduanas y las empresas de cada país.

Para respaldar su accionar cuenta con políticas en sus dos pilares, que son la asociación aduanas-aduanas y aduanas-empresas, que combinadas con sus normas, facilitarían la aplicación y comprensión de lo establecido y puesto en práctica por la organización.

A pesar de que el Marco Normativo SAFE es creado por la OMA en el 2005, no es sino hasta el año 2011 que Costa Rica brinda a las empresas la posibilidad de ser parte de esta tendencia internacional, para lograr agilizar y facilitar el comercio en el territorio aduanero nacional, bajo la figura del OEA.

La Dirección General de Aduanas (DGA), del Ministerio de Hacienda, es el ente encargado de otorgar la certificación de OEA a las personas físicas o jurídicas; sin embargo, existen otros ministerios, en el ámbito nacional, implicados dentro del proceso de nacionalización y exportación de mercancías. Resulta importante determinar si estos entes comprenden y agilizan los procesos, cuando por ejemplo, el tramitador de una nota técnica de importación o exportación es una empresa que cuenta con dicha certificación, ya que los beneficios que otorga la certificación, de forma inmediata deben ser conocidos y aplicados por las entidades involucradas. Todo con la finalidad de que los requisitos que se solicitan, no se conviertan en una traba, en relación con los beneficios otorgados.

Por otra parte, se busca determinar la causa por la cual existe una gran cantidad de empresas, registradas como exportadoras e importadoras nacionales; pero comparativamente, son bastante pocas las empresas que están certificadas como OEA, a lo que habría que añadir, que en Costa Rica, esta categoría la pueden adquirir desde inicios del 2011. Por lo tanto, es importante identificar, desde la disciplina de la Administración Aduanera, el beneficio real y tangible que se logra obtener con la certificación y cómo estas empresas, internamente, podrían lograr simplificar sus procedimientos aduaneros.

PROBLEMA CIENTÍFICO

La OMA, en la búsqueda del cumplimiento de sus objetivos como un organismo internacional en materia aduanera, crea y pone a disposición, para todos los países miembros, un instrumento denominado Marco Normativo SAFE, el cual tiene un enfoque integral en la facilitación del comercio mundial y la seguridad de la cadena logística. Esta herramienta es de carácter opcional, por lo tanto, su implementación dependerá de cada una de las administraciones aduaneras, tomando en consideración las leyes y reglamentos de cada país; ya que estas representan una base, para poder desarrollar un programa que visualice las pautas del Marco Normativo SAFE, en el nivel país.

El Compendio de Programas del OEA realizado por la OMA (2019), basado en la información provista por sus miembros, indica que existen 84 programas operacionales OEA, 19 programas OEA en desarrollo, 30 programas operativos de cumplimiento aduanero y cinco programas de cumplimiento aduanero en desarrollo. A pesar de ser un instrumento de carácter optativo, algunos de los países miembros de la OMA consideraron necesaria la implementación de esta normativa. Costa Rica no es la excepción, puesto que desde el año 2011 se estableció el primer decreto ejecutivo, que dio a conocer las primeras disposiciones para la regulación e implementación de la certificación OEA, en el territorio nacional. A partir de ese año, se ha realizado una serie de reformas a los decretos ejecutivos, en la búsqueda de mejoras e inserción en el ámbito de aplicación.

El último Decreto Ejecutivo vigente, N.º 38998-H, describe una serie de beneficios que se otorgan de forma inmediata, una vez que cualquier persona física o jurídica sea certificada como OEA. Sin embargo, para poder obtener estos beneficios, se debe cumplir en primera instancia con una serie de requisitos, que en muchos de los casos, se derivan de un proceso de análisis, evaluación y verificación, realizado por la DGA a las empresas. Dichos cambios implican mejoras, tanto en procedimientos como en sistemas o instalaciones, que derivan en un costo económico en el que algunas de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) no pueden incurrir, ya que se encuentran en pleno desarrollo de sus operaciones.

A pesar de lo anterior, la certificación se describe como un instrumento generador de beneficios, en cuanto a agilización en las operaciones aduaneras se refiere. Sin embargo, el número de empresas exportadoras e importadoras certificadas no es una cantidad razonable, en congruencia con la teoría de que estos beneficios podrían cooperar sustancialmente, en cuanto a la mejora de procesos de empresas que eligen ser OEA. A todo eso se puede sumar, que en Costa Rica, no todos los actores de la cadena logística nacional están involucrados en el desarrollo e implementación de la figura del OEA. Por lo tanto, en el momento de realizar los despachos aduaneros, se podrían terminar minimizando todos aquellos beneficios descritos en la certificación.

De esta manera, el problema profesional se orienta a responder la interrogante:
¿Por qué muchas empresas no se interesan en la certificación de OEA, a pesar de que la certificación, por sí misma, propicia beneficios empresariales?

OBJETIVO GENERAL

Analizar la figura del OEA en Costa Rica, en aplicación del Marco Normativo SAFE, en la modalidad de importación y exportación, mediante una comparación con empresas no certificadas, con la finalidad de identificar beneficios tangibles.

Objetivos específicos

- Conocer la figura del OEA, bajo la aplicación del Marco Normativo SAFE, para las modalidades de importación y exportación, así como las perspectivas teóricas de las propuestas en Costa Rica.
- Describir los requisitos y obligaciones con que deben cumplir los importadores y exportadores, que deseen optar por la certificación OEA, según la normativa vigente, en búsqueda de criterios que puedan generar recomendaciones para simplificar estos procesos y a su vez, aumentar la cantidad de empresas certificadas en Costa Rica.
- Diagnosticar las ventajas competitivas de empresas exportadoras e importadoras certificadas como OEA, mediante una comparación con aquellas empresas exportadoras e importadoras que no cuenten con dicha certificación, para evaluar la existencia de beneficios tangibles.
- Proponer una guía general, que facilite a las empresas importadoras y exportadoras optar por la certificación de OEA, con la finalidad de promover la incorporación de nuevas empresas.

ANTECEDENTES

En Costa Rica, las directrices emanadas de la OMA, bajo el mecanismo del Marco Normativo SAFE, se empezaron a desarrollar desde el año 2010, a partir de la entrada en vigor del Decreto Ejecutivo N.º 35802-H, publicado en el diario oficial *La Gaceta*, el 28 de enero del 2010. Este primer documento le da nacimiento a la figura de OEA, y es la primera parte de ejecución de un plan piloto de la Administración, para extraer resultados y conclusiones acerca de la implementación, del Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica (PROFAC).

Según los resultados, la DGA se ve en la obligación de derogar el Decreto Ejecutivo N.º 35802-H y de emitir un nuevo decreto con adaptación a los procedimientos existentes y necesidades imperantes del momento. De esta manera, se emite el Decreto Ejecutivo N.º 36461-H, del 17 de enero del 2011, denominado Reglamento de PROFAC, normativa homóloga a la del OEA de la OMA.

Desde este momento, las empresas importadoras y exportadoras de Costa Rica tienen la posibilidad de contar con una certificación de Aduanas, mediante la cual el SNA brinda una mayor fluidez en la circulación de mercancías.

En el año 2015, ante la creciente globalización, la Administración del PROFAC identifica algunos aspectos que deben ser modificados para un mejor desarrollo de la figura del OEA en Costa Rica; por lo tanto, se considera necesario realizar un ajuste

a la normativa y de esta manera se emite el Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, del 13 de mayo del 2015, en búsqueda de ejecutar modificaciones para impulsar, la capacidad de inserción de la economía nacional en los mercados mundiales y promover la competitividad de las empresas.

Por otra parte, en relación con investigaciones sobre la operación del OEA, en fuentes de la Universidad de Costa Rica se encuentran únicamente tres investigaciones, desarrolladas en los años 2011, 2015 y 2016; todas analizan la figura del OEA respecto a diferentes enfoques. A continuación, se transcriben los títulos de dichas investigaciones:

- Análisis de la Situación y Propuesta para la Implementación del Operador Económico Autorizado en Costa Rica.(2011)
- Efecto Económico de la figura del Operador Económico Autorizado sobre las Agencias Aduanales de Costa Rica. (2015)
- Propuesta de Implementación de Pago Diferido de Derechos e Impuestos dentro del Programa PROFAC. (2016)

METODOLOGÍA

En la presente investigación, se realiza un análisis de la situación actual sobre la certificación OEA en Costa Rica. También se examina el desempeño de la autoridad aduanera, para desarrollar adecuadamente el OEA, y por otra parte, analizar la participación de las empresas importadoras y exportadoras, que pueden optar por dicha certificación.

En primera instancia, se describe la importancia del Marco Normativo SAFE, herramienta aportada por la OMA, para buscar que sus países miembros puedan facilitar el comercio de sus operaciones aduaneras, así como mejorar la seguridad de la cadena logística. Además, se enuncian los principales elementos que lo conforman, tales como objetivos, pilares y las ventajas obtenidas al implementarlo.

También se detalla el estado de implementación del OEA, tomando como caso de estudio a Costa Rica, siendo un programa que promueve a las empresas que deseen participar y el acceso a múltiples beneficios que pueden mejorar su competitividad comercial, además de enunciar los procedimientos de autorización y requisitos solicitados, para operar como OEA.

El estudio presenta un análisis de procedimientos, requisitos y beneficios de la certificación OEA en el ámbito de aplicación internacional, tomando como referencia países tales como España, México, Panamá, Argentina y Chile. Es importante

aclarar, que los países escogidos por los investigadores cuentan con elementos significativos, que aportan valor al desarrollo de la investigación.

Se realiza una comparación entre empresas certificadas como OEA y empresas que aún no deciden formar parte del programa de la certificación. Estas últimas se ubican dentro del mismo nivel comercial, para mayor veracidad en la obtención de resultados.

Dado que constituyen una de las partes más importantes de la investigación, se contactan especialistas involucrados en los sectores, público y privado, constituyentes de una muestra, que a través de entrevistas semiestructuradas, permite conocer sus criterios personales en relación con el estado del OEA en Costa Rica.

La parte final de la investigación se basa en la presentación de una guía, en la cual se mencionan todas las recomendaciones y conclusiones recopiladas en el desarrollo de la investigación. Se pretende que esta guía pueda ayudar en la simplificación de procesos, y a la vez, aumentar la cantidad de empresas certificadas en Costa Rica.

Enfoque de la investigación

Esta investigación se caracteriza por tener un enfoque cualitativo, debido a que se basa en identificar específicamente las características más importantes de los sujetos, para las variables, de acuerdo con el problema de la investigación y además, por brindar una explicación de la relación establecida en cada variable.

Este tipo de investigación, de acuerdo con Taylor y Bogdan (1984) se define como “aquella que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas y la conducta observable.” (p. 20)

Por otra parte, Ruiz Olabuénaga (2000) define el enfoque cualitativo como un tipo de investigación científica que busca; (pp. 15-17)

La comprensión subjetiva, así como las percepciones y propósito de la gente, de los símbolos y de los objetos (...) conocer la realidad desde una perspectiva de incidir, de captar el significado particular que a cada hecho atribuye su propio protagonista, y de contemplar estos elementos como piezas.

También es importante insistir, en que este enfoque se basa en una recolección de datos sin menciones numéricas, que depende del objeto de estudio por analizar. Para este caso y por las características de ubicación en el espacio, la presente investigación está dirigida, a una revisión de literatura mediante una técnica

establecida (búsqueda en internet, libros, textos, noticias y más), lo que permite acceder a los temas por desarrollar.

Tipo de estudio

El tipo de estudio utilizado para el desarrollo de la investigación es descriptivo, tomando en cuenta dos elementos muy importantes:

- Considera el fenómeno estudiado y sus componentes.
- Se establecen parámetros para evaluar los conceptos y se definen variables, durante el desarrollo del estudio.

El tipo de estudio seleccionado tiene por objeto analizar, tanto la normativa aplicable, como los beneficios que se pueden obtener de la certificación definida como OEA.

La finalidad de esta investigación descriptiva, consiste describir y analizar la información recopilada de bases de datos en internet, así como de documentos, noticias y entrevistas a expertos en el tema.

Sujetos de investigación

En este apartado, se realiza el análisis sobre empresas importadoras y exportadoras instituidas en el territorio aduanero nacional, según lo establecido en la Ley General de Aduanas N.º 7557. Además, se aplica un análisis de otras normativas aplicables en materia de aduanas y su cumplimiento de los requisitos para el otorgamiento de la certificación OEA, en otros países.

También, como sujetos de información, están las instituciones nacionales vinculadas directa o indirectamente al control aduanero nacional, tales como: Ministerio de Hacienda (MH), Ministerio de Salud y Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), además de aquellas vinculadas con la certificación OEA en Costa Rica y en otros países con implementaciones similares.

Población y muestra

Para llevar a cabo una investigación, es necesario determinar la población en la que se realizará; con base en ello, Selltiz et al, (citados en Hernández 2010) definen población del siguiente modo: “Una población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones. Es decir, un conjunto definido en sus características”. (p. 174)

Con base en la problemática planteada para esta investigación, la población objeto de estudio son las empresas importadoras y exportadoras, certificadas como OEA en

el territorio nacional. Se encuentra conformada por 16 empresas en la modalidad de exportación e importación, nueve en la modalidad de importación y una en la modalidad de exportación, según datos actualizados del Ministerio de Hacienda en octubre del año 2020.

Descripción de los instrumentos de la recolección de la información

Este estudio se basa en describir situaciones y eventos; además se selecciona una serie de conceptos y variables, que se comparan entre ellos para buscar un análisis minucioso de los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que construyan el conocimiento. La recolección de la información depende, por ser una investigación descriptiva, justamente, en describir y analizar la información recopilada de bases de datos en internet, así como de documentos, noticias, páginas web y entrevistas semiestructuradas, a expertos en el tema.

Se utilizan técnicas simples de entrevistas y análisis de la documentación legal vigente, así como un análisis de los términos relacionados con la certificación OEA, con la finalidad de determinar la importancia de la certificación, en empresas importadoras y exportadoras en Costa Rica.

Tratamiento de la información

Entre algunos elementos utilizados para la investigación, se destaca el uso de encuestas, en forma electrónica y escrita, dirigidas a varias empresas certificadas OEA y empresas no certificadas, del mismo nivel comercial; instrumentos orientados, de forma que se obtenga la mayor exactitud posible, en la información. Las preguntas son dirigidas a entender la operatividad de la empresa, con el propósito de lograr los objetivos del reglamento, para el cumplimiento mínimo para ser OEA, sin necesidad de generar cambios o inversión inicial. Una vez identificados estos elementos, en las encuestas se plantean preguntas cerradas, que determinan los beneficios esperados al obtener la certificación y posteriormente, se comparan los resultados de las encuestas aplicadas.

Las respuestas obtenidas en el proceso de investigación, de cada uno de los sujetos encuestados, se comparan entre ellas para la obtención de los resultados, en virtud de proponer recomendaciones para los procesos de certificación, con la posibilidad de que las empresas no certificadas puedan encontrar una mayor motivación para unirse al programa de la certificación.

LIMITACIONES

El desarrollo de la investigación ha afrontado una serie de limitaciones que han sido obstáculo para su desarrollo. La información bibliográfica de Costa Rica, en temas relacionados con el OEA, es muy apegada a lo que indica la normativa internacional y por ende, no existe mayor amplitud de la normativa nacional, únicamente realizando unos cambios mínimos, cambios realizados por la administración, para poder apegarse a la legalidad ya existente en el país. Un ejemplo claro es la Ley N.º 9430, puesta en vigencia desde el año 2017, ya que al analizar esta ley se constató que es la copia fiel del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC, entrado en vigor en el 2017, con el único agregado de cinco artículos que tienen como finalidad la creación de un Consejo Nacional.

En diciembre del año 2019 en la ciudad de Wuhan, en China, se identificó por primera vez un grupo de personas enfermas con un tipo de neumonía desconocida. Luego, se determina que fue causada por el virus SARS-CoV-2 (coronavirus del síndrome respiratorio agudo grave tipo 2), que se fue expandiendo por la mayoría de países en todos los continentes del mundo, hasta que el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) reconoce la situación vivida con este virus como una pandemia. Costa Rica no fue la excepción, ya que el 6 de marzo de 2020 se presentó el primer caso, que fue únicamente el inicio de una propagación en las siete provincias del país. Una de las consecuencias de la propagación del virus en el

país fue la paralización o ralentización de entidades gubernamentales, organizaciones y empresas público/ privada. Adicionalmente, el distanciamiento social se volvió necesario, para aminorar el contagio entre las personas.

Esta situación entorpece las entrevistas, ya programadas con las diferentes entidades gubernamentales, que se relacionan de forma directa con el tema desarrollado en la presente investigación. Por lo tanto, hubo un retraso en el tiempo y el hilo del progreso conseguido hasta el momento. Luego de unos meses se volvió a contactar a las entidades con las cuales ya se tenía programadas entrevistas y estas muy cordialmente accedieron a brindar una charla por medios digitales. Sin embargo, no fue posible lograr un acercamiento con otras entidades, ya que no se tuvo la misma suerte con las cámaras de comercio que representan a los sectores exportadores e importadores del país. Como un último acercamiento se contactó a cada una de estas por vías electrónicas, para solicitar ayuda con una entrevista semiestructurada en línea y tampoco hubo respuesta alguna. Al no obtener respuesta de las distintas entidades, se utilizó la información de páginas web.

Otro de los inconvenientes, en el desarrollo de la investigación, fue el poco apoyo brindado por las empresas certificadas como OEA. Se contactó a las empresas vía telefónica y por correo electrónico, pero la poca disposición para contestar el cuestionario en línea predominó en la mayoría, ya que solo 10, de un total de 26 empresas, brindaron la respuesta del cuestionario enviado. Caso similar ocurrió con

las empresas no certificadas como OEA, ya que se contactó alrededor de unas 40 empresas por vía electrónica y digital, de las cuales la mayoría se abstuvo de emitir un criterio. Asimismo, se logra un máximo de 10 respuestas, de las empresas no certificadas como OEA.

Dentro del análisis realizado durante el proceso de entrevistas y encuestas, se determinó que muchas de ellas tenían conocimientos básicos acerca de la certificación OEA y de los beneficios que esta ofrece y en otros casos eran nulos, dato que dificultó la recolección de evidencia para la investigación, ya que mediante vía telefónica las empresas indicaban no conocer acerca del tema y consecuentemente, no se encontraban en disposición de llenar una encuesta, acerca de un tema que no manejaban en su totalidad.

CAPÍTULO I

CONOCER LAS PERSPECTIVAS LEGALES DE LA FIGURA DEL OEA BAJO LA APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO SAFE PARA EMPRESAS IMPORTADORAS Y EXPORTADORAS EN COSTA RICA

INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO

En este primer capítulo, se analizará el contexto internacional que rodea la certificación del OEA, iniciando con el análisis de las organizaciones internacionales que han sido pilares en la facilitación del comercio y han logrado crear herramientas que promuevan y faciliten el comercio mundial; por ende, se iniciará con el análisis de los marcos normativos intencionales de la OMA y la OMC, sin olvidar que existen otras entidades internacionales que promueven la normativa planteada por las dos organizaciones anteriormente mencionadas y que dan un impulso a los países para que utilicen las herramientas de facilitación, que las adopten y fomenten entre las empresas y el gobierno.

Seguidamente, se analizará propiamente el marco normativo que dio paso a lo que se conoce como el programa del OEA y todo lo que esto implica en el ámbito internacional.

Por otra parte, se analizarán todos los aspectos legales relevantes de la figura del OEA en Costa Rica, con la finalidad de conocer cuál ha sido el proceso que ha debido implementar el país, en el desarrollo de la certificación OEA, entre los diversos actores nacionales.

1.1. Precedentes para la aplicación del Marco Normativo SAFE

1.1.1 Organización Mundial de Aduanas (OMA)

La OMA, en su página web para Américas y el Caribe, se define a sí misma, como un organismo intergubernamental, fundado en 1952 bajo el nombre de Consejo de Cooperación Aduanera, cuya misión es mejorar la eficacia de las administraciones aduaneras.

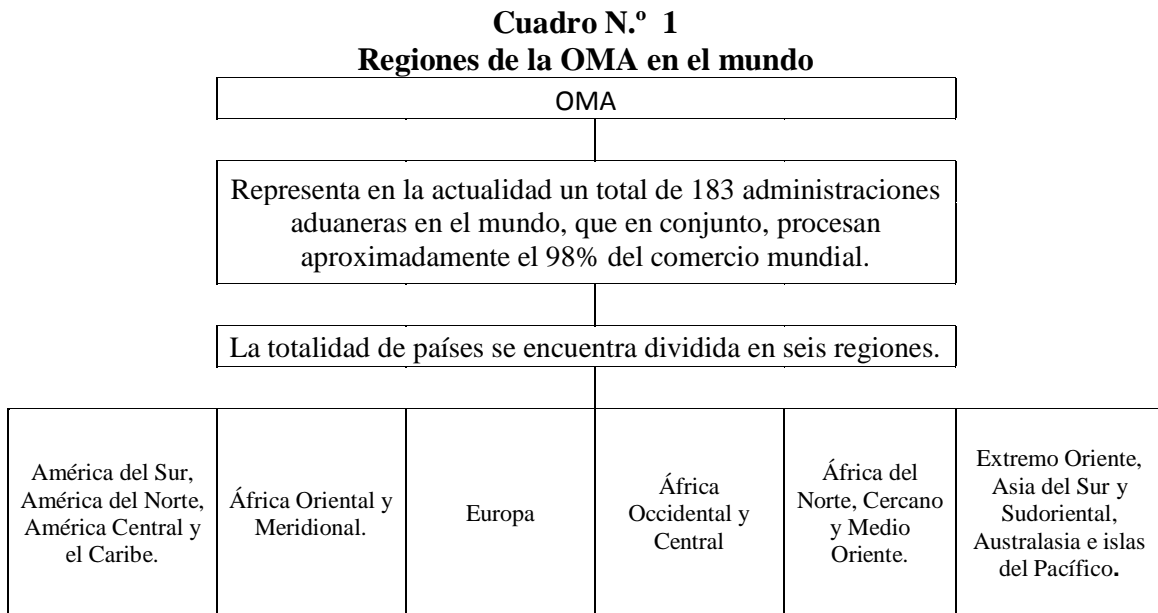
La Aduana de Chile brinda una breve reseña acerca de la OMA e indica que, a raíz de las conferencias realizadas en París por Ernest Bevin (Secretario de Asuntos Exteriores de Gran Bretaña) y Georges Bidault (Ministro de Asuntos Exteriores Francés). En 1947, todos los países europeos participantes en dicha conferencia crearon un Comité de Cooperación Económica Europeo, como un tipo de organismo especial y temporal, cuyas funciones consistirían en preparar un programa de recuperación para los países de la post guerra europea, creando un grupo de estudio y análisis de la situación. Los integrantes de este grupo evaluaron la posibilidad de instaurar una o más uniones aduaneras entre los países miembros, contemplando los principios del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT en inglés).

En consecuencia, en 1948 el grupo de estudio creó dos comités: el Comité Económico, que fue predecesor de la Organización de Cooperación y Desarrollo

Económicos (OCDE) y el Comité Aduanero, que pasó a ser el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA).

Asimismo, en el año 1952, entró en vigor la convención que estableció formalmente el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) y para enero de 1953, celebró su primera sesión en Bruselas. Este nombre lo utilizó hasta el año de 1994, año en que se cambió por el nombre, aún vigente, que identifica al órgano como OMA. (Aduanas de Chile, 2019, párr. 6-9.)

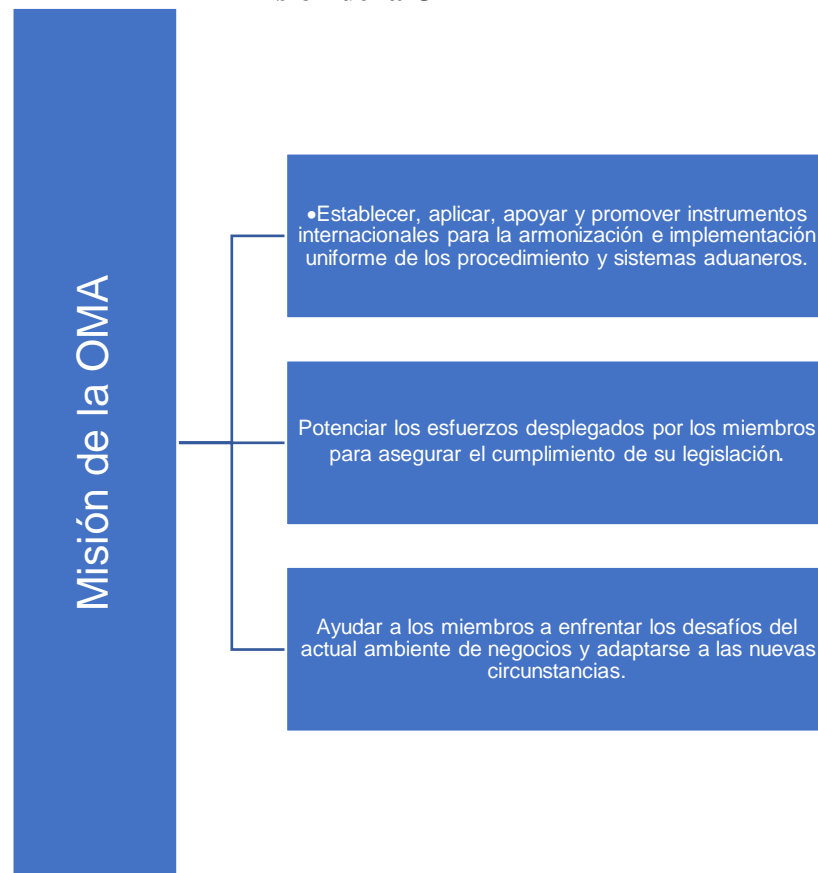
Las divisiones de la totalidad de los miembros se presentan de la siguiente manera:



Fuente: Elaboración propia con información de la OMA, Región de las Américas y el Caribe (noviembre 2019).

Uno de los puntos importantes, por destacar de la OMA, es su misión, ya que su enfoque principal es el de incrementar la eficiencia de las administraciones aduaneras del mundo y para lograrlo, se basa en seguir lo que se cita a continuación.

Cuadro N.º 2
Misión de la OMA



Fuente: Elaboración propia con información de Aduana Gobierno de Chile, (noviembre 2019).

Todo lo mencionado anteriormente lo ha establecido la OMA, con la finalidad de mejorar los procesos en las aduanas para agilizar el paso de personas y mercancías. Asimismo, pretende una mayor cooperación entre Aduanas-Aduanas y Aduanas-Empresas.

Una de las medidas más relevantes, aplicadas en pro de la facilitación del comercio, fue la que se creó en las sesiones del Consejo Nacional de Facilitación de Comercio, en junio del 2005, en Bruselas, Bélgica, lo que actualmente se conoce como Marco de Normativo SAFE.

Los miembros de la OMA adoptaron este marco con la firme idea de asegurar y facilitar el comercio mundial. Este es considerado por todos los países, como un instrumento internacional que establece el comienzo de las normas de seguridad y en materia de cadena logística, que a su vez, determina un nuevo enfoque integral de las mercancías comercializadas entre fronteras y toma relevancia establecer una agrupación más estrecha entre Aduanas-Empresas.

1.1.2 Organización Mundial del Comercio (OMC)

La OMC se define a sí misma, como la única organización que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Sus inicios se remontan al año 1947, en el marco de la conferencia de La Habana. En esta conferencia se firmó el convenio Agreement on Tariffs and Trade: GATT (Acuerdo General sobre Aranceles

Aduaneros y Comercio). Convenio que fue firmado un año después por veintitrés países, para establecer pautas de alcance comercial y concesiones arancelarias.

Este acuerdo se creó con la finalidad de incitar un ordenamiento comercial a escala mundial, más abierto, transparente, estable y en lucha contra la discriminación y el proteccionismo; por consiguiente, se pretendía utilizar como base esta apertura del comercio mundial, para emplear de forma más eficiente y completa los recursos mundiales, que afectaran de forma positiva el empleo, los ingresos y la calidad de vida de la humanidad.

Para cumplir con los objetivos anteriores, el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio contempló una serie de acuerdos dirigidos a obtener reciprocidad y mutuas ventajas, una disminución de los aranceles y barreras comerciales y por último, una eliminación del trato discriminatorio del comercio mundial. Como todo acuerdo comercial, este contenía unas pautas que los países miembros debían acatar para un correcto funcionamiento y además establecía un mecanismo para la solución de las controversias.

Dentro de este convenio, se realizaron ocho rondas de negociaciones, que permitieron diferentes acuerdos plurilaterales que posibilitaron importantes reducciones arancelarias. La octava ronda de las negociaciones comerciales multilaterales, conocida como Ronda Uruguay, dio inicio desde 1986 y se extendió

hasta 1994. Se menciona que esta ronda duró casi el doble del plazo previsto, sin embargo, fue la mayor negociación comercial que haya existido, ya que abarcó casi la totalidad del comercio, desde los cepillos de dientes hasta los tratamientos contra el SIDA.

Debido a su duración, parecía una ronda condenada al fracaso; sin embargo, la Ronda Uruguay dio origen a la mayor reforma del sistema mundial del comercio. Dos años después de la Ronda, se produjeron algunos resultados, ya que los miembros se pusieron de acuerdo, sobre un conjunto de reducciones de los derechos de importación aplicables a productos tropicales, se revisaron las normas para la solución de diferencias y se estableció la presentación de informes sobre las políticas comerciales de cada uno de los miembros del GATT. Todo para lograr que los regímenes comerciales fueran transparentes en todo el mundo. (Organización Mundial del Comercio, 2019, Acerca de la OMC, párr. 1-10)

A partir del 1° de enero de 1995, el GATT dejó de regir el comercio internacional, y fue reemplazado por la OMC. Esta organización fue creada en la octava y última ronda de negociaciones del GATT, conocida como Ronda Uruguay.

El principal objetivo de la OMC era contribuir a que el comercio fluyera con la mayor libertad posible; sin que se produjeran efectos negativos no deseables, capaces

de derivar en perjuicio del desarrollo económico y el bienestar de la población de cada país miembro.

Esta organización realiza una serie de funciones, con el objetivo de promover que el comercio entre los países fluya con la mayor libertad posible. Las negociaciones comerciales son acuerdos de la OMC, que abarcan las mercancías, los servicios y la propiedad intelectual. Allí se establecen los principios de liberalización, las excepciones permitidas, los compromisos contraídos por los distintos países en la reducción de aranceles aduaneros y otros obstáculos al comercio. Toda norma que se establezca debe ser transparente y previsible, para todos los países miembros de la organización.

La OMC y la OMA cooperan en varios ámbitos, entre ellos en el Acuerdo sobre Tecnología de la Información (ATI), el acceso a los mercados y también en temas de valoración aduanera, normas de origen y facilitación del comercio.

1.1.2.1 Banco Internacional de Desarrollo (BID)

Los inicios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se remontan a la Primera Conferencia Interamericana, de 1890. En esta se iniciaron los esfuerzos por crear una organización que hiciera frente a los problemas que impactaran a América Latina y el Caribe. Sin embargo, no es hasta 1959 que el presidente de Brasil, Juscelino Kubitschek, plantea la forma precisa de crear una organización regional.

Dicha propuesta fue de gran agrado y aceptación por los demás países de América Latina. En el mismo año, la Organización de Estados Americanos (OEA) redactó el Convenio Constitutivo del BID y creó esta organización. En la actualidad la Organización de Estados Americanos (OEA) no tiene ninguna injerencia sobre el BID.

En primer lugar, fueron 19 países latinoamericanos y Estados Unidos quienes se adhirieron inicialmente. Los países miembros originales del BID son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y Estados Unidos.

Según datos actualizados de la página oficial del BID, se cuenta con 48 países miembros, cuyos objetivos se enfocan principalmente en promover la equidad social a fin de reducir la pobreza y lograr un crecimiento económico ambientalmente sostenible. Para lograr estos objetivos, la organización trabaja en cuatro áreas de prioridad: la competitividad, mediante el respaldo a políticas y programas que incrementen el potencial de cada país; la modernización del Estado, a través del fortalecimiento de la eficiencia de las instituciones públicas; programas sociales, por medio de inversiones para ampliar las oportunidades de las personas de bajos recursos y la integración regional, por medio de una facilitación de lazos entre países regionales para un desarrollo de bienes y servicios.

Es una de las primeras instituciones en contar con políticas y herramientas de desarrollo económico y social. Siendo, así, un banco modelo para otras regiones del mundo; considerado el pionero en el apoyo a programas sociales por medio de otras instituciones económicas, sociales, de salud y educativas. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2018, Informe Anual, p. ii)

En la Guía Práctica para el Diseño e Implementación de un Programa de OEA en América Latina, 2011 (pp.37-38); se especifica cómo apoya y promociona la inserción de programas del OEA en América Latina, mediante la difusión de la figura del OEA en talleres y seminarios junto con la OMA y por medio del diseño y ejecución del proyecto regional, para facilitación del comercio y la adopción de estándares de seguridad en la cadena logística.

Adicionalmente, debe anotarse que la Aduana de Estados Unidos y la Aduana de España son organismos internacionales que han estado en constante colaboración con el BID; juntos han logrado establecer una red de conocimiento sobre el OEA, en diferentes países de la región, mediante asistencia técnica e intercambio de experiencias en seminarios regionales, con funcionarios aduaneros expertos en el tema. Toda esta cooperación constituye una plataforma regional de conocimiento y fortalecimiento del OEA, en su implementación y desarrollo en cada país.

En el folleto del OEA realizado por el BID y la OMC, en el 2010, se indica cuál es la visión OEA y los objetivos del programa para América Latina. A continuación, la cita:

- **Contribuir al incremento de la competitividad del sector privado de la región.** Los beneficios y ventajas concedidos por las aduanas a los operadores económicos certificados redundan en reducción de tiempos y costes.
- **Alentar la integración regional y global de las economías de la región.** La implantación armonizada de los programas de OEA y la consecución de acuerdos de reconocimiento mutuo entre las aduanas, mejora el acceso a los mercados regionales y globales del sector privado.
- **Promover la modernización de las instituciones de aduanas.** La implementación de programas de OEA por las aduanas, que promueven la introducción de mejores prácticas y estándares internacionales mediante la creación de capacitaciones, para la gestión de programas innovadores, como el del OEA.

El informe, además, indica que cualquier operador de la cadena logística puede ser certificado como un OEA; transportistas, agentes aduanales, consolidadores de cargas, importadores, exportadores, almacenes, distribuidores, entre otros. La cantidad de operadores autorizados en cada país varía, ya que unos pueden abarcar

más figuras que otros. Esto va a depender de la legislación nacional de cada país. Por mencionar a Costa Rica, el país solo cuenta con empresas importadoras, exportadoras, terminales de carga de exportación y operador marítimo portuario. (Conferencias de compañías Express de Latinoamérica y el Caribe, 2012, p. 1-6).

El OEA se ha creado, con la finalidad de brindarles a los operadores de la cadena logística, una serie de beneficios que permitan agilizar y obtener prestigio de figura confiable en el comercio ante las demás instituciones de cada Estado. Por esto, gran cantidad de países cuentan con programas de operadores autorizados y con prácticas para promover esta iniciativa, entre las figuras autorizadas. Entre los países aludidos están los 27 países de la Unión Europea (OEA), Estados Unidos (C-TPAT), Canadá (PIP), China (OEA), Japón (OEA), Nueva Zelanda (SES), Argentina (SAOC) y Guatemala (OEA), entre otros.

1.1.2.2 Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífico (APEC)

El Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC), se define “como el principal foro para promover el crecimiento, la cooperación técnica y económica, la facilitación y liberalización del comercio y las inversiones en la región Asia Pacífico”. (Asia-Pacific Economic Cooperation, 2019, Acerca de APEC, párr.1)

Es un foro creado en 1989, por iniciativa del Primer Ministro de Australia Bob Hawke. En primera instancia, se unieron doce países, hasta llegar a la cifra actual en

que se encuentra, integrado por 21 economías, que en su totalidad representan, un 40% de la población mundial, el 60% del PIB global y el 50% del intercambio comercial total.

Al contrario de otros foros multilaterales y organizaciones, APEC no es un tratado ni un acuerdo sujeto a obligaciones, ya que las decisiones se toman por consenso y los compromisos se asumen de forma voluntaria. Es considerada la única organización intergubernamental, que opera sobre compromisos adquiridos no vinculantes y de diálogo abierto.

Este foro realiza su trabajo con base en tres pilares para lograr sus objetivos, que son: liberalización del comercio y las inversiones, facilitación de los negocios y cooperación económica y técnica. Desde sus inicios, se ha logrado una serie de acuerdos e instrumentos que han servido de plataforma para lograr los objetivos anteriormente mencionados. Entre dichos acuerdos e instrumentos se pueden destacar: la tarjeta para personas de negocios (ABTC), de APEC. Esta tarjeta permite a los viajeros de negocios y a oficiales del gobierno, la entrada a todas las economías del Foro, durante un periodo máximo de 90 días, sin la necesidad de visa; acordaron la reducción de los aranceles para 54 bienes ambientales; un área de libre comercio de Asia-Pacífico (FTAAP), en el año 2004, se propuso el desarrollo de un área de libre comercio para toda la región y el ATI, que tenía por objeto eliminar los aranceles de una gama de productos, sobre tecnología de la información.

Adicionalmente, se pretende una cooperación más estrecha con el sector privado, para mejorar la seguridad del comercio. Uno de los temas para lograrlo es mediante el OEA y el establecimiento de objetivos a corto y largo plazo. El objetivo a corto plazo se basa, en continuar llevando el desarrollo de capacitaciones para aquellas economías que no han establecido el programa del OEA; así como lograr una mayor inclusión de las PYMES. Como objetivo a largo plazo, se basa en continuar los programas que fortalezcan las capacidades, promocionar el reconocimiento mutuo entre las economías miembros y, por último, elaborar una lista de beneficios del OEA, que permita facilitar aún más el comercio en la región de Asia-Pacífico. (Asia-Pacific Economic Cooperation, 2019, Acerca de APEC, párr. 1-7).

1.2 Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (Marco Normativo SAFE)

El Marco Normativo SAFE surge con la disposición de aplicar correctamente los procesos y salvaguardar la seguridad de las naciones que ejercen control aduanero en sus fronteras. Tiene como objetivo la aplicación de medidas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a escala mundial. El órgano encargado de desarrollar e implementar el Marco Normativo SAFE es la OMA, considerando que es la única organización con potestad para aplicación y regulación internacional, de normas que rigen el comercio entre los países. Esta norma fue adoptada por los

países miembros en el año 2005, en unos de los Consejos de los Directores Generales de Aduanas realizado en Bruselas. (Organización Mundial de Aduanas, 2018, p.1).

La admisión de este instrumento anuncia el comienzo de un nuevo enfoque de los métodos de trabajo y de las relaciones entre las aduanas y el mercado empresarial, en virtud de que es el primer instrumento internacional establecido por la OMA, donde surgen disposiciones detalladas para la aplicación del OEA en los estados miembros.

En cada uno de los párrafos del texto del Marco Normativo SAFE, se deja claro que este instrumento se basa, en la necesidad de las administraciones aduaneras, en cuanto a tener una mayor fluidez en las operaciones aduaneras, en la búsqueda de poder asegurar y facilitar el comercio internacional, tomando en cuenta que el comercio internacional es uno de los factores fundamentales, para el crecimiento económico de cada país.

1.2.2 Objetivos y elementos del Marco Normativo SAFE

La implementación del Marco Normativo SAFE pretende, enfrentar de una mejor manera el terrorismo internacional y promover un mayor y mejor intercambio de mercancías entre países. Hasta la fecha, un gran número de administraciones ha optado por poner en práctica, las disposiciones de dicho documento.

A continuación, se detallan los objetivos descritos en el texto del documento denominado Marco Normativo SAFE. (OMA, 2018, p.2)

- Permitir una gestión integral de la cadena logística en todos los medios de transporte.
- Ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las aduanas, de modo que puedan hacer frente a los desafíos y aprovechar las oportunidades del siglo XXI.
- Reforzar la cooperación entre las administraciones de aduanas, a fin de mejorar sus capacidades para la detección de los envíos de alto riesgo.
- Reforzar la cooperación entre las aduanas y las empresas.
- Fomentar la circulación fluida de las mercancías, a través de cadenas logísticas internacionales seguras.

La conformación del Marco Normativo SAFE se basa en la aplicación de cuatro principios básicos representados en el siguiente cuadro.

Cuadro N.º 3
Elementos Marco Normativo SAFE



Fuente: Elaboración propia con información del Marco Normativo SAFE, (noviembre 2019).

1.2.3 Pilares del Marco Normativo SAFE

En referencia a lo descrito en el punto anterior, se puede entender que el Marco Normativo SAFE fue un instrumento creado por la OMA, con la única intención de promover seguridad en la cadena logística y facilidad de intercambio de mercancías alrededor del mundo. Para llevar a cabo cada uno de estos objetivos, cada miembro deberá tomar en cuenta dos pilares de colaboración: Aduanas-Aduanas y Aduanas-Empresa.

El pilar Aduanas – Aduanas dispone que las administraciones aduaneras trabajen conjuntamente en aplicación de normas comunes aceptadas por todos. A inicios del comercio entre países, las revisiones de mercancías se consideraban más simples, ya que se revisaba la carga cuando arribaba a puerto de ingreso. Sin embargo, hoy día, para el despacho de mercancías es necesario pasar por múltiples procesos, tanto en el país de salida como en el de ingreso; de ahí la importancia de aplicar normas comunes que ayuden a la simplificación de procesos que aporten en la mejora de la seguridad y facilidad en las operaciones de la cadena logística internacional. (OMA, 2018, pp. 3-4)

Algunos de los objetivos principales de este pilar son: transmisión previa de información por medios electrónicos, para poder identificar contenedores o mercancías que representen un riesgo para cualquier país. También, se deben utilizar herramientas de selección informatizadas, que permitan identificar envíos de alto

riesgo dentro de la cadena logística. Para lograr un adecuado funcionamiento de este pilar, deberá preverse el intercambio electrónico de información y que los sistemas estén basados en mensajes armonizados.

El pilar Aduanas – Empresas busca que el sector privado colabore de forma voluntaria en la seguridad de la cadena logística y realizar un trabajo conjunto con la aduana para aumentar la confianza en sus operaciones. Este pilar permite a la Administración Aduanera identificar aquellas empresas, que, regularmente, demuestran compromiso con las disposiciones aduaneras y que brindan confianza en el desarrollo de sus operaciones. Con ello, se puede fortalecer la relación entre Aduana y la empresa privada, con la finalidad de asegurar y facilitar el intercambio comercial. (OMA, 2018, pp. 3-4).

El desarrollo de estos pilares dependerá fundamentalmente de la estrategia de cada miembro, para poder aplicarlos correctamente y promover consecuentemente un pleno desarrollo del OEA en cada país.

1.2.4 Aplicación del Marco Normativo SAFE

Entre los requisitos más relevantes para aplicar correctamente las normas adoptadas por el Marco SAFE, está la existencia de una buena capacitación en congruencia con el cumplimiento de los objetivos de este marco. Cada país cuenta con regulaciones aduaneras diferentes, por lo tanto, el Marco SAFE establece un

conjunto de normas mínimas, dentro de las cuales se determina que la aplicación del OEA deberá realizarse en varias etapas, conforme a la capacidad de cada administración.

1.2.5 Ventajas y métodos de colaboración

Este Marco Normativo SAFE representa una mayor seguridad contra el terrorismo, y a su vez, aumenta la contribución de las aduanas y de los socios comerciales; también colabora con el bienestar económico y social de los países. Por otra parte, fortalece la capacidad de las aduanas, para descubrir y manejar envíos de alto riesgo y hacer más eficiente la gestión de las mercancías, con lo que se acelera su despacho y el levante.

Tomando en cuenta el párrafo anterior, se puede determinar que en los países que adopten las normas del Marco Normativo SAFE, se estarían viendo beneficiadas todas las partes involucradas en la cadena de logística de ese país, tales como las naciones-gobiernos, administraciones aduaneras y el medio empresarial.

A continuación, se detallan algunas de las ventajas descritas en el texto del Marco Normativo SAFE.

Cuadro N.º 4
Ventajas del Marco Normativo SAFE

NACIONES/GOBIERNOS	ADUANAS	EMPRESAS
<ul style="list-style-type: none"> •Crecimiento del comercio internacional. •Desarrollo económico. •Protección del comercio contra amenazas del terrorismo global. •Facilitación del comercio legítimo en administraciones aduaneras. •Modernización en los regímenes aduaneros. •Mejoras en recaudación fiscal. •Protección social y económica. •Inversión extranjera directa. 	<ul style="list-style-type: none"> •Intercambio de información oportuna y precisa. •Creación de una base eficaz para análisis de riesgo. •Mejora en los controles empleados dentro de la cadena logística. •Mayor rentabilidad en asignación de recursos aduaneros. •Fortalecimiento de la colocación entre administraciones aduaneras. •Anticipación de controles aduaneros. •Base para emprender reformas a las legislaciones aduaneras. 	<ul style="list-style-type: none"> •Estimulación para vendedores y compradores, facilitando el envío de productos de un país a otro. •Modernización en los modelos de producción y distribución internacionales. •Reducción de controles aduaneros. •Ahorro de tiempo y costos. •Promoción de uniformidad y predictibilidad. •Reducción de requisitos para la presentación de informes.

Fuente: Elaboración propia con información del Marco Normativo SAFE, (noviembre 2019).

1.2.6 El Programa del OEA

El dinamismo del comercio internacional demanda, que los países avancen en el desarrollo de instrumentos y mecanismos de control que incorporen la aplicación de nuevas tecnologías, las cuales permitan una circulación fluida y segura de las mercancías en el sistema comercial, conforme a lo instruido en las disposiciones del Marco Normativo SAFE, el cual promueve un comercio seguro y expedito, por medio de la asociación entre aduanas y empresas del sector privado.

Como se describió anteriormente, el pilar Aduanas- Empresas busca que las empresas ligadas al comercio exterior colaboren en la seguridad de la cadena logística internacional, brindándoles la posibilidad de inscribirse bajo la certificación OEA, y de esta manera, obtener beneficios que mejoren su competitividad en el ámbito del comercio, promoviendo, a la vez, una mayor seguridad para los países.

Entre los actores del comercio, que pueden optar por la certificación OEA, están los importadores, los exportadores, los agentes de aduanas, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, almacenistas y distribuidores, entre otros. La acreditación y certificación es otorgada por las administraciones de aduanas de cada país, después de sobrepasar minuciosos procesos de evaluación.

1.2.7 Autorización y requisitos fundamentales para operar como OEA, según el Marco Normativo SAFE.

Las administraciones de aduanas deberán elaborar mecanismos, para que las empresas participen voluntariamente en el programa del OEA. Dichos procesos deberán adaptarse a los lineamientos dispuestos en el Marco Normativo SAFE, normativa internacional que brinda orientaciones esenciales sobre el procedimiento por seguir, para certificar la seguridad de las partes involucradas, en el comercio internacional.

En primera instancia, las empresas deberán someterse a un proceso de evaluación interna, en la que revisan procesos administrativos, estados financieros y además, a una serie de estándares de seguridad. A continuación, se detallan requisitos descritos por la OMA, para optar por la certificación OEA.

Cuadro N.º 5
Requisitos bajo el programa OEA según Marco Normativo SAFE

OPERATIVOS	SEGURIDAD
<ul style="list-style-type: none"> • Demostrar estabilidad financiera para mantener y mejorar las medidas consignadas a garantizar la seguridad de la cadena de suministros. • Contar con historial transparente en aplicación de la legislación aduanera y tributaria. • Estar en comunicación con la administración aduanera de forma frecuente, para tratar temas de interés para ambas partes, tales como medidas de seguridad y facilitación en las operaciones aduaneras. • Resguardar documentos actuales, precisos, completos y verificables relativos a la importación y exportación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mantener dentro de sus instalaciones medidas de seguridad adecuadas. • Protección y vigilancia de los medios de transporte ubicados dentro de sus instalaciones. • Existencia de mecanismos destinados a capacitar al personal con respecto a políticas de seguridad. • Aplicación de medidas para asegurar integridad de la carga. • Ejecutar controles de accesos confiables.

Fuente: Elaboración propia, información de OMA (noviembre, 2019).

Los gobiernos de cada país podrán imponer a las empresas, requisitos adicionales en relación con la certificación del OEA, dependiendo de las características comerciales de cada país y las necesidades de control de cada uno de ellos.

De igual manera, las administraciones deberán verificar que estos aspectos sean aplicados correctamente, y a su vez, elaborar procesos y normas de suspensión, apelaciones y renovación acerca del OEA. El incumplimiento, de las obligaciones y términos manifestados, resulta en la suspensión o retiro de la condición como OEA.

1.3 Aspectos legales relevantes del OEA en Costa Rica

1.3.1 Implementación del OEA en Costa Rica

La normativa vigente, relacionada con la figura del OEA, específicamente en el artículo 2 del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, publicado en el Diario Oficial *La Gaceta* N.º 91 del 13 de mayo del 2015, define el OEA como:

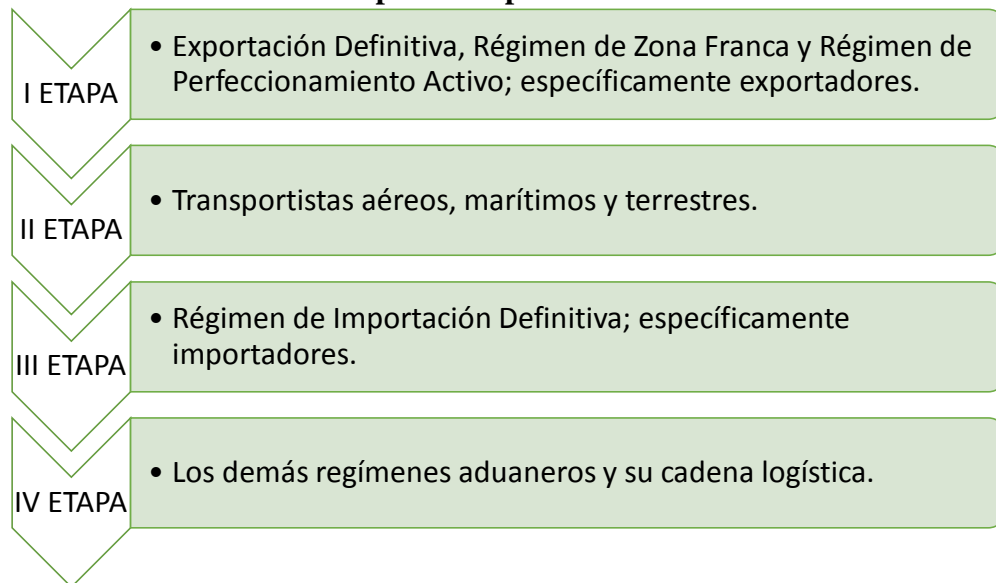
La persona física o jurídica certificada por el Servicio Nacional de Aduanas, que participa en el movimiento internacional de mercancías, siempre que cumpla con la legislación aduanera vigente y con los requisitos y obligaciones del Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica (PROFAC), con el fin de optimizar la seguridad de la cadena logística internacional.

Como se puede observar en el texto anterior, desde el primer decreto en 2010, para términos administrativos y operativos, la figura se conocía como PROFAC; sin embargo, en el año 2019, la DGA se ve en la obligación de atender recomendaciones de organismos internacionales y solicitudes de las empresas certificadas, para unificar el nombre en relación con otros países a nivel internacional, facilitando la identificación externa de empresas que han decidido formar parte del programa de la certificación OEA; de tal forma, que la figura en Costa Rica debe empezar a manejarse bajo el término de OEA específicamente.

El OEA, en Costa Rica, debe ser aplicado siguiendo los lineamientos dispuestos en el Marco Normativo SAFE, en el cual se indica que debe ser aplicado en varias etapas, dependiendo de la modalidad o el régimen aduanero en que se encuentren las empresas del sector privado.

Los actores que participan, en el comercio internacional, podrán optar por la condición de OEA en Costa Rica, de conformidad con los lineamientos dispuestos en el Marco Normativo SAFE, en el cual se manifiesta que el programa debe ser aplicado a través de planes y etapas; en tanto la DGA establece que la figura de OEA en Costa Rica debe ser aplicada tomando en cuenta las etapas establecidas en el Cuadro N.º 6, mostrado a continuación:

Cuadro N.º 6
Etapas de implementación



Fuente: Elaboración propia, información página web del Ministerio de Hacienda, (noviembre, 2019).

En el caso de Costa Rica, para finales del año 2019, el programa se encuentra en una edad muy joven de desarrollo, debido que, hasta esa fecha, únicamente se contó con empresas importadoras, exportadoras y terminal de carga para la exportación, inscritas dentro del programa.

Se podrá certificar como OEA cualquier persona física o jurídica con domicilio en el territorio aduanero costarricense, que realice actividades de exportación por un periodo no menor que los últimos tres años anteriores, a la fecha de la presentación de la solicitud. Las empresas o su representante, que deseen formar parte del programa, deberán poseer capacidad legal para actuar y contraer obligaciones relativas a la certificación OEA, independientemente de las características del tipo de actividad económica o modelo de negocio que desarrollen.

1.3.2 Instituciones y Convenios

Como parte del proceso del OEA, el Ministerio de Hacienda de Costa Rica, en conjunto con las demás instituciones del Estado, realizan esfuerzos para unificar sus procedimientos en temas de verificación del cumplimiento legal, en materia de importación de mercancías, los cuales tienen injerencia directa en temas aduaneros, ya sea por cumplimiento de notas técnicas, o bien por requisitos de importación como registros sanitarios y permisos.

En la búsqueda de unificar criterios y procedimientos, el gobierno de Costa Rica a través del Servicio Nacional de Aduanas del Ministerio de Hacienda, establece un convenio relacionado con el proceso de cooperación, estipulado en el Marco Normativo SAFE de la OMA, fomentando el establecimiento de acuerdos de cooperación, entre las aduanas y otros organismos estatales del gobierno, que ayuden a garantizar una gestión mediante ventanillas únicas y controles en frontera, puertos y aeropuertos. Lo expresado está explícito en el Marco Normativo SAFE, como uno de los tres pilares, este tipo de uniones busca facilitar y agilizar el cumplimiento, de los objetivos de la normativa del OEA en Costa Rica.

En Costa Rica, el OEA es Administrado por el Área de Relaciones y Asuntos Externos del Ministerio de Hacienda, que busca instaurar colaboración con los demás ministerios del gobierno, involucrados en las operaciones y despachos aduaneros; de esta manera se establece el convenio negociado bajo el título; “Convenio marco de cooperación entre el Ministerio de Hacienda, MAG, el Servicio Fitosanitario del Estado, y el Servicio Nacional de Seguridad Animal, de acuerdo con el Programa de Facilitación Aduanera para el comercio confiable en Costa Rica (PROFAC)”. Dicho documento fue aprobado y firmado por cada uno de los ministros de las partes involucradas, el 20 de febrero del 2017.

Todo esto, de conformidad con el artículo 9 de la Ley N.º 7557, Ley General de Aduanas, el cual menciona en el inciso e) que la autoridad aduanera podrá actualizar

y proponer modificaciones de las normas, con el fin de adaptarlas a los cambios, tanto tecnológicos como técnicos, y a los requerimientos del comercio internacional, tomando en cuenta que la certificación OEA es una iniciativa adoptada por los miembros de la OMA, para agilizar y maximizar el paso de mercancías por el control aduanero.

1.3.3 Resolución RED-DGA-ARAE-004-2016

La resolución RED-DGA-ARAE-004-2016 ratifica el compromiso de la administración en términos de aplicación, de las “Disposiciones para aplicación de beneficios a aquellas personas físicas o jurídicas, autorizadas como OEA bajo el Programa de Facilitación Aduanera para el comercio confiable en Costa Rica”; recalcando la necesidad de establecer y respetar los beneficios descritos en el Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, se manifiesta la necesidad de reducir el control y agilizar el procedimiento en términos de verificación y simplificación, en los procedimientos aduaneros ejecutados a las empresas, que se acogieron a las disposiciones y requisitos del programa para obtener la certificación OEA. La resolución citada anteriormente fue emitida en el año 2016.

1.3.4 Circular C-DGA-ARAE-003-2016

La publicación de esta circular queda supeditada en función de las operaciones desarrolladas por las empresas, según su giro de negocio, pues, como bien se establece, la declaración es un proceso definitivo, ejecutado por el agente de aduanas en conformidad con el cliente, quien a su vez elige, la modalidad de internamiento de las cargas.

La Ley General de Aduanas, N.º 7557, en el artículo 112, menciona que la declaración aduanera podrá presentarse bajo el sistema de autodeterminación, según el artículo 86 de la misma ley, aunque las mercancías no hayan arribado a puerto aduanero, o no se haya iniciado el procedimiento de exportación, cuando el declarante posea los documentos aduaneros o la información que deba presentarse con la declaración aduanera o consignarse en ella. Además, deberán indicarse los datos que identifiquen la unidad de transporte, el transportista y su fecha aproximada de llegada; todo cuando la figura ofrece una maximización de lo indicado, entre los beneficios del artículo 10 del Decreto N.º 38998-H.

1.4 Empresas certificadas como OEA en Costa Rica

La normativa de la certificación OEA aplicada bajo el Decreto Ejecutivo N.º 38998-H permite, únicamente la admisión de empresas dedicadas al sector exportador, importador, terminales de carga de exportación u operadores portuarios

marítimos. Se puede evidenciar, que son muchos los miembros de la cadena logística que no pueden optar por esta certificación, por lo tanto, el flujo de beneficios adquiridos bajo la certificación OEA puede resultar afectado, de acuerdo con el grado de confiabilidad de cada auxiliar ante la administración aduanera. Esto puede repercutir en un retraso, en el despacho de mercancías de importadores y exportadores certificados.

Es necesario enfocar esfuerzos de interés, para todos aquellos actores de la cadena logística que se encuentren por fuera de la certificación, la incorporación de estos podría brindar procesos más eficientes en las operaciones aduanales diarias.

CAPÍTULO II

NORMATIVA VIGENTE EN COSTA RICA EN SEMEJANZA INTERNACIONAL, SOBRE LA BASE DE REQUISITOS Y OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES Y EXPORTADORES QUE DESEEN OPTAR POR LA CERTIFICACIÓN OEA

INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO

En el siguiente capítulo se desarrolla un análisis sobre la normativa OEA, tanto desde el punto de vista nacional como internacional, tomando como referencia países como España, México, Panamá, Argentina y Chile. En cada uno de los apartados se describen los procedimientos de implementación, requisitos y beneficios aplicados por estos países. Para la selección, los investigadores consideraron que dichas naciones aportan elementos importantes, para el desarrollo de la investigación.

El objetivo de este análisis es conocer, la manera como otros países miembros de la OMA acogen las disposiciones contenidas en el documento denominado Marco Normativo SAFE y a su vez, conocer el estado en que se encuentra el proceso, para la implementación de la figura del OEA en sus territorios.

2.1 Normativa, requisitos y beneficios de los importadores y exportadores de Costa Rica

2.1.1 Normativa para implementación del OEA en Costa Rica

En el 2011, el marco que regula esta figura en Costa Rica inició únicamente con empresas dedicadas a la exportación, para posteriormente, seguir con las terminales de carga para la exportación; sin embargo, dicho marco legal ha llevado un proceso de mejora constante, por lo cual, los reglamentos han debido ser modificados.

A continuación, se detalla la cronología relacionada con las modificaciones mencionadas.

Cuadro N.º 7
Cronología de normativa del OEA en Costa Rica

Normativa	Derogado
Decreto Ejecutivo N.º 35802-H	Publicado en el diario oficial <i>La Gaceta</i> el 28 de enero del 2010. 18 de marzo del 2011.
Decreto Ejecutivo N.º 36461- H	Publicado en el diario oficial <i>La Gaceta</i> el 18 de marzo del 2011. 13 de mayo del 2015.
Decreto Ejecutivo N.º 38998-H	Publicado en el diario oficial <i>La Gaceta</i> el 13 de mayo del 2015. Normativa Vigente.

Fuente: Elaboración propia según información del Ministerio de Hacienda.

Las modificaciones realizadas se basan, en cambios en cuanto a los requisitos y beneficios que deben cumplir los OEA en Costa Rica. En el siguiente cuadro se muestra, una comparación entre los cambios más notables.

Cuadro N.º 8
Comparación de los decretos 36461-H & 38998-H

Artículo	Decreto N.º 36461-H	Decreto N.º 38998-H	Diferencia
7. Requisitos decreto 36461-H	Historial Satisfactorio de Cumplimiento Administrativo, Aduanero, Tributario y Judicial. Gestión Administrativa, Contable y de Logística Adecuada.	Historial Satisfactorio de Cumplimiento Administrativo, Aduanero, Tributario y Judicial. Gestión administrativa.	Cambio en el artículo 7 del Decreto 38998-H, se establecen nuevos requisitos llamados condiciones previas, entre los que se destacan contar con domicilio en territorio aduanero nacional, realizar exportaciones e importaciones como auxiliar de la función pública en un periodo no menor a tres años.
8. Requisitos decreto 38998-H	Solvencia Financiera Acreditada. Medidas en Materia de Protección y Seguridad.	No haber sido sancionado en los últimos tres años anteriores a la presentación de la solicitud, por conductas graves relativas a la legislación aduanera o tributaria.	
9. Requisitos Decreto 36461-H	No existe la figura del Ejecutivo Operador Económico Autorizado.	Se establece en el numeral 2) la figura del ejecutivo PROFAC, hoy como Operador Económico Autorizado; sin embargo, no se presentan funciones, competencias y alcances, en beneficio de las empresas certificadas.	Cambio en el artículo 10 del Decreto 38998-H, se establece la figura de ejecutivo PROFAC en su entendimiento hoy como OEA (sin mayor ampliación de sus funciones y competencias) se establece el reconocimiento de la certificación, en acuerdos de reconocimiento mutuo.
10. Requisitos decreto 38998-H	Se establece la posibilidad de reconocimiento mutuo internacional en el entendido de Acuerdos de Reconocimientos Mutuo.	Se establece en el numeral 6) el reconocimiento mutuo de los Operadores de comercio PROFAC mediante acuerdo de reconocimiento mutuo.	

Fuente: Elaboración propia tomando como base los Decretos Ejecutivos del OEA en Costa Rica.

Como se puede observar en el Cuadro N.º 8, los principales cambios respecto a los requisitos para ser OEA, establecidos en el Decreto Ejecutivo vigente N.º 38998-H del año 2015, no sufrieron mayor cambio, ya que se orientan en determinar la capacidad de reacción de las empresas, ante posibles mejoras mediante la inversión, para garantizar el control y acceso, del personal de la empresa sujeta a la certificación.

La documentación, en esencia, se basa en los cuatro pilares de la normativa SAFE: 1) Información electrónica anticipada sobre los envíos destinados al interior, exterior, tránsitos y traslados, 2) la creación e implementación de un servicio fortalecido de análisis de riesgo para abordar temas de seguridad, control de amenazas y riesgo, 3) inspección de cargas de alto riesgo mediante el uso de equipo no intrusivo y 4) el cumplimiento de las medidas mínimas de seguridad en la cadena de suministros. Así es como el mismo decreto, en sus diferentes numerales, establece aquellos elementos indispensables para la obtención de la certificación. Cabe mencionar, que en muchos de los casos, dichos elementos resultan difíciles de ejecutar, por empresas sin suficiente participación comercial.

En el caso de los beneficios, en Costa Rica no se sufrieron mayores cambios. Tomando en cuenta que la última modificación estipulada según el Decreto N.º 38998-H del año 2015, fue la creación de un agente denominado ejecutivo PROFAC, quien es funcionario activo del Ministerio de Hacienda y debe brindar el soporte a las

empresas, en lo relacionado con la certificación. Este beneficio contrasta con las funciones del ejecutivo PROFAC, ya que solo se dedica a brindar ayuda como intermediario.

2.1.2 Requisitos y obligaciones del OEA

El artículo 8, del Decreto Ejecutivo N. ° 38998-H del 2015, detalla los requisitos que deben cumplir las personas físicas o jurídicas que deseen optar por la certificación OEA, en Costa Rica. Estos requisitos se basan en un análisis y evaluación por parte de la administración, respecto a la situación operativa de cada persona o empresa que realice la solicitud; por lo tanto, la administración tomará en cuenta los siguientes puntos de análisis:

1. Historial satisfactorio de cumplimiento aduanero, tributario y judicial.
2. Gestión administrativa.
3. Solvencia financiera con base en la información de los últimos tres años.
4. Medidas de seguridad conforme a la naturaleza y características del tipo de actividad comercial.
5. Cualquier otro que establezca la DGA, siempre y cuando esté debidamente reglamentado.

Una vez que las personas físicas o jurídicas cumplan, con los requisitos mencionados anteriormente, y con base en ello sean autorizados por parte de la DGA

para operar como OEA, dentro del territorio costarricense, deberán cumplir con las siguientes obligaciones. (Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, 2015, artículo 9).

1. Durante la certificación, mantener los requisitos descritos en el artículo 8 del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H del 2015.
2. Realizar cada año autoevaluaciones dispuestas por el SNA.
3. Informar inmediatamente al Área de Relaciones y Asuntos Externos, cualquier cambio en sus operaciones.
4. Contar con un procedimiento, mediante el cual se establezca cómo revisar el cumplimiento de los requisitos y obligaciones, para aplicar la certificación OEA.
5. Tener archivo de toda la documentación generada, para obtener y mantener la certificación OEA.
6. Presentar ante la administración del OEA, dentro del plazo de diez días hábiles, cualquier requerimiento o documentación solicitada.
7. Colaborar con la autoridad aduanera, para que pueda efectuar cualquier proceso de verificación.
8. Tomar en cuenta, todas las recomendaciones por parte del área encargada de administrar el OEA, en relación con el cumplimiento de sus requisitos y obligaciones.

2.1.3 Beneficios

La Dirección General de Aduanas mediante RES-DGA-ARAE-004-2016, establece las disposiciones necesarias, para aplicación de beneficios a aquellas personas físicas o jurídicas, autorizadas como OEA, con la intención de recalcar los múltiples beneficios otorgados bajo la certificación OEA. (Dirección General de Aduanas, 2016).

Los beneficios descritos en esta resolución se detallan a continuación;

1. Estatus de empresa confiable y segura para el SNA.
2. Asignación de Ejecutivos OEA.
3. Publicidad para las empresas certificadas en la página web del Ministerio de Hacienda, en eventos nacionales e internacionales y publicidad escrita que se realice sobre el OEA.
4. Capacitación en materia de procedimientos aduaneros y materia técnica aduanera.
5. Simplificación y facilitación de los procedimientos y operaciones aduaneras.
6. Reconocimiento internacional de los OEA, mediante la aplicación de Acuerdo de Reconocimiento Mutuo.

2.2 Certificación OEA en referencia internacional

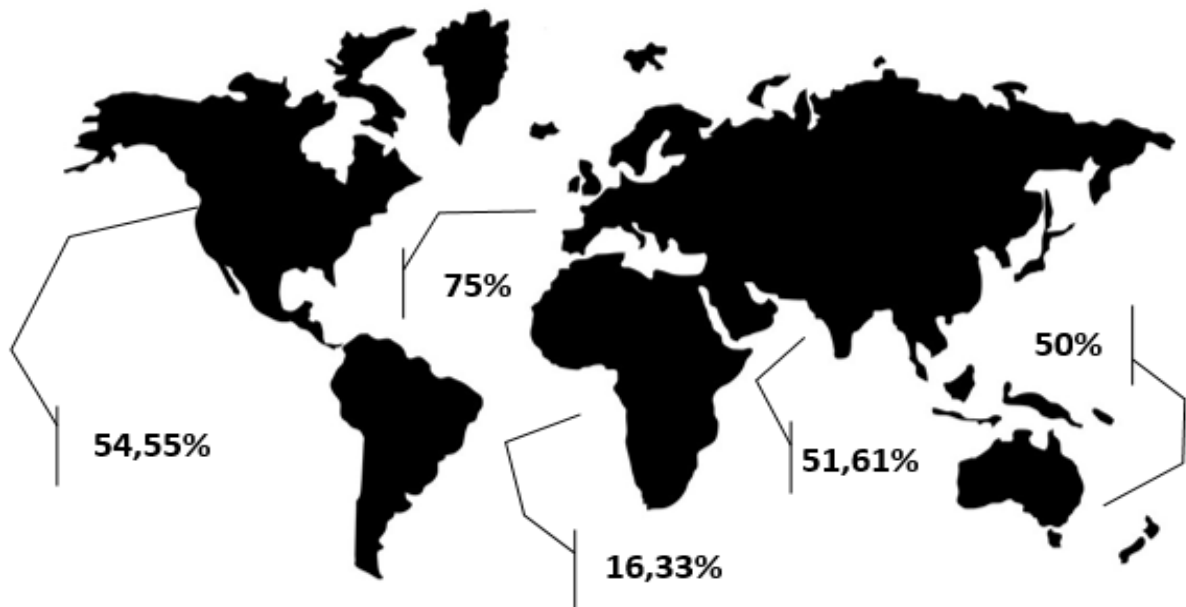
La figura del OEA nace como consecuencia de posibles debilidades en las fronteras y por actos de terrorismo en Estados Unidos, Nueva York 2001, situación que condujo a la caída de las torres gemelas, de los atentados en Madrid 2004 y en

Londres 2005. La mayoría de los países del mundo valoraron su posición ante la necesidad de enfrentar estas potenciales vulnerabilidades, asociadas a la configuración de las cadenas de suministro, de tal manera se da inicio, lo que hoy se conoce como Marco Normativo SAFE de la OMA. (Asociación Latinoamericana De Integración, 2020, p.8)

Internacionalmente, los programas del OEA presentan algunas diferencias, en cuanto a procesos o alcance de las figuras afectadas; esto ocurre debido a que cada país debe ajustar la figura del OEA, a su legislación nacional. Para efectos de esta investigación, se toman como referencia los países de México y Panamá; por contar con ARM con Costa Rica; España por ser un modelo por parte de la administración nacional en temas del OEA, Argentina por practicar este modelo de certificación únicamente con empresas dedicadas a la exportación y en el caso Chile, porque tiene un acuerdo firmado en el marco de la Alianza del Pacífico, del cual se pueden obtener modelos por seguir, tomando en cuenta que los miembros de la Alianza del Pacífico son de América Latina.

Como se mencionó anteriormente en la investigación, en el texto del Marco Normativo SAFE de la OMA se establecen etapas, o bien escenarios, para aplicación de la figura del OEA en el nivel de cada país, lo cual depende de cada legislación. En el siguiente cuadro se muestra un resumen de la distribución continental de los programas OEA, aplicados hasta 2019

Ilustración 1
Porcentaje de programas activos del OEA desarrollados en el mundo, periodo 2019



Fuente: Elaboración propia basada en el Informe Anual de la OMA de los
Programas OEA (2019).

2.2.1 OEA en España

2.2.1.1 Antecedentes OEA España

La figura del OEA en Europa tiene sus orígenes mediante Reglamento (CE) N.º 648/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo del 13 de abril de 2005 y modifica el Reglamento (CEE) N.º 2913/92, mediante el que se aprueba el Código Aduanero de la Unión Europea (CAU), que en su numeral (3) exhorta a los países miembros, en el sentido de que deben conceder la condición de OEA, a cualquier operador

económico que cumpla con los criterios comunes, relativos a los sistemas de control de los operadores, a la solvencia financiera y al documento. Este reglamento sienta las bases y generalidades necesarias para el OEA; sin embargo, no fue sino hasta la publicación del Reglamento (CE) N.º 1875/2006 de la Comisión del 18 de diciembre del 2006, que se modifica el Reglamento (CEE) N.º 2454/93 que fija determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) N.º 2913/92 del Consejo, por el que se establece el Código Aduanero Comunitario.

En España, el OEA es una figura definida por el Parlamento Europeo en el art. 5, del CAU, como la “persona que, en el ejercicio de su actividad profesional, interviene en actividades a las que se aplique la legislación aduanera”. (p.13)

Se le puede considerar un colaborador fiable de la administración aduanera y obtiene diversos beneficios en la Unión Europea (UE). En España, existen 654 OEA, es el quinto Estado de la Unión, con mayor número de empresas certificadas.

2.2.1.2 Proceso de implementación OEA en España

La institución designada para llevar a cabo dichas solicitudes en España es la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), la cual permite realizar prácticamente todo el procedimiento, mediante exámenes simplificados de las condiciones y los requisitos exigibles; como principal paso, las empresas aspirantes

deben completar el formulario electrónico, al cual habrá de adjuntarse documentos que lo respalden.

El artículo 39, letra a) del CAU y 24 del Reglamento, exigen que no se hayan cometido infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal, y en particular, que no haya habido condenas por delitos graves, relacionados con la actividad económica del solicitante, lo anterior aplica en un análisis de tres años anteriores a la solicitud.

En caso de tratarse de una persona física, debe cumplir las siguientes condiciones:

- a) En el artículo 5, apartado 2 del CAU, se incluye una definición concreta de legislación aduanera. La normativa fiscal se ha de entender en sentido amplio, sin limitarse a los impuestos relacionados con la importación y exportación de mercancías.
- b) El historial de cumplimiento de la legislación aduanera y la normativa fiscal.

Las empresas podrán optar por tres tipos de categorías de certificación; a continuación, se detallan las diferentes categorías.

- a) Certificado Operador Económico Autorizado Simplificaciones (AEOC).
- b) Certificado Operador Económico Autorizado Seguridad (AEOS).

- c) Certificado Operador Económico Autorizado Simplificaciones y Seguridad (AEOF)

Dependiendo de la estructura y operatividad de cada empresa, esta podrá acogerse a cualquiera de las categorías que considere pertinente.

2.2.1.3 Requisitos del programa OEA España

La normativa del CAU establece en su artículo 39, (p.25) los requisitos del programa, entre los que destacan:

- a) La inexistencia de infracciones graves o reiteradas a la legislación aduanera y de la normativa fiscal; por el solicitante, en un período de tres años.
- b) Demostración, por el solicitante, de un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías, mediante un sistema de gestión de los registros comerciales y de transporte, regulado en el artículo 25.1 del Reglamento CAU.
- c) Solvencia financiera; el aspirante a OEA debe demostrar que ha cumplido con todos los pagos y obligaciones tributarias.
- d) Niveles adecuados de competencia y cualificación.
- e) Niveles de protección y seguridad adecuados.

Por otro lado, el artículo 39 b) del CAU, relativo a los sistemas adecuados de gestión de los registros comerciales y de los registros de transportes, también establece una serie de subrequisitos que se detallan a continuación:

- a) Tener un sistema contable, coherente con los principios contables y que facilite el control aduanero mediante auditoría.
- b) Permitir el acceso físico o electrónico de la autoridad aduanera a sus registros aduaneros y de transporte.
- c) Sistema que distinga entre mercancía comunitaria y no comunitaria.
- d) Tener una organización administrativa que corresponda al tipo, al tamaño de la empresa y llevar a cabo controles internos que permitan detectar transacciones ilegales o irregulares.
- e) Aplicar procedimientos satisfactorios de utilización de licencias y autorizaciones vinculadas a medidas de política comercial, procedimientos de archivo de los registros, de la información de la empresa y de protección respecto a la pérdida de información.

2.2.1.4 Beneficios del OEA en España

La UE establece y reconoce en su estatuto los siguientes beneficios directos de ser OEA, con fundamento legal en los Reglamentos N.º 648/2005, 1875/2006 y el 1192/2008;

- a) Facilidad en simplificaciones aduaneras.
- b) Menos controles físicos y documentales.

- c) Notificación previa en el caso de selección para controles.
- d) Tratamiento prioritario si se selecciona para controles.
- e) Posibilidad de solicitar una ubicación específica para los controles.
- f) Reconocimiento mutuo con terceros países.

Además, se establecen como beneficios indirectos de la certificación:

- a) Mejor relación con la aduana.
- b) Reducción de robos y pérdidas.
- c) Menos envíos retrasados.
- d) Planificación mejorada.
- e) Compromiso mejorado de los empleados.
- f) Reducción de incidentes de seguridad y protección.
- g) Menores costos de inspección de los proveedores y mayor cooperación.
- h) Reducción de la delincuencia y el vandalismo.
- i) Reducción de los problemas de seguridad del personal.
- j) Mejora de la seguridad y la comunicación entre los socios de la cadena de suministro.

España establece una forma de asignar la certificación OEA, diferente para cada una de las categorías mencionadas anteriormente; esto se ratifica en el artículo 39 del CAU, el cual indica que los requisitos son diferentes y, por consiguiente, no pueden aplicarse los mismos beneficios.

En el Cuadro N.º 9, se muestran los requisitos y beneficios de cada una de las certificaciones y se muestra lo que las diferencia entre sí.

Cuadro N.º 9
Requisitos y beneficios del OEA según modalidad de certificación en España,
año 2019

Requisitos y Beneficios	OEA Simplificaciones	OEA Seguridad	OEA Simplificación y Seguridad
	(AEOC)	(AEOS)	(AEOF)
Cumplimiento aduanero	X		X
Mantenimiento y registros	X		X
Solvencia financiera	X		X
Seguridad y protección		X	X
Simplificaciones aduaneras	X		X
Menor número de controles físicos	X	X	X
Elección del lugar de inspección	X	X	X
Notificación previa de controles físicos		X	X
Declaración sumaria de entrada y salida con datos reducidos		X	X

Fuente: Reglamento (CE) 1875/2006, de la comisión europea 2019.

2.2.1.5 Relación Costa Rica- España

En España, el OEA tiene sus inicios prácticamente en el mismo momento que la OMA establece el Marco Normativo SAFE, en 2005, año en el cual se constituyen las primeras disposiciones detalladas, en relación con la figura del OEA. Para el año

2019, España cuenta con alrededor de 654 empresas certificadas como OE, las cuales tienen la posibilidad de optar por diferentes categorías, dependiendo de la estructura y funcionalidad operativa de cada empresa; cada una de las categorías contará con requisitos y beneficios distintos, según por la que opten.

En relación con temas del OEA, Costa Rica se encuentra muy distanciado de España, siendo este último uno de los países fundamentales en el desarrollo del OEA en toda la UE. Tomando en consideración las diferencias geográficas y económicas existentes entre ambos, España podría ser un modelo para Costa Rica, así como para otros países del mundo.

En una visualización general, de los requisitos y beneficios de la certificación OEA en Costa Rica y España, se puede determinar que son esencialmente los mismos, basados en que ambas legislaciones deben ser acordes a lo dispuesto en el Marco Normativo SAFE; a pesar de lo cual, la cantidad de empresas certificadas entre un país y otro es muy desproporcionada.

2.2.2 OEA en México

2.2.2.1 Antecedentes OEA México

El Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC) fue un programa lanzado en diciembre de 2011, inicialmente para empresas exportadoras, excepto las empresas textiles y de calzado. Las empresas certificadas deben cumplir principios fiscales,

aduaneros y de seguridad. Este programa surge el 2 de enero del 2012 con fundamento en el artículo 100-A, B y C de la Ley aduanera de México. Allí se establece que el Servicio de Administración Tributaria podrá autorizar la inscripción en el registro de empresas certificadas, incluso en la modalidad de OEA, siempre y cuando se cumpla con requisitos mínimos, como:

1. Ser una empresa constituida conforme a la legislación mexicana.
2. Estar al día con las obligaciones fiscales.
3. Demostrar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras, según establezca la administración, entre otras.

México inició su programa en 2012, bajo el nombre de NEEC para las categorías de importador y exportador, para posteriormente ofrecerse a despachantes de aduana, transportistas, almacenes, mensajería y parque industrial. Este programa cuenta con 947 certificaciones, distribuidas operativamente de la siguiente manera:

Cuadro N.º 10
Empresa certificada OEA en México (2010-219)

Modalidades	Nominal	Porcentual
Importadores y exportadores	612	64,63
Agentes de aduanas	154	16,26
Transportistas terrestres	165	17,42
Almacenes de aduanas	12	1,27
Zonas de operación especial	2	0,21
Mensajería	2	0,21
Total	947	100,00%

Fuente: Elaboración propia tomando como base el informe del Compendium of Authorized Economic Operator Prommes 2019.

2.2.2.2 Proceso de implementación del OEA en México

Cuando las empresas objeto de estudio deseen recibir la certificación de OEA, deberán cumplir con los requisitos y presentar la autoevaluación y documentación necesarias; deben acogerse al proceso establecido en La Ley Federal de Derechos de México, reformada en 2012, modificación DOF-11-08-2014, la que establece en su artículo 40 inciso m) en su caso, que por el otorgamiento de las inscripciones, concesiones o autorizaciones que a continuación se señalan, se pagará el derecho aduanero de inscripciones, concesiones y autorizaciones, conforme a las siguientes cuotas: para el inciso m), por la inscripción en el registro de empresas certificadas, el monto establecido se define en 22 586,79 pesos mexicanos, un aproximado en colones de 677 248,68 colones.

Asimismo, toda empresa debe cumplir con lo establecido para obtener la certificación. En Costa Rica, las empresas únicamente deben someterse al proceso establecido en el Decreto N. ° 38998-H del año 2015, sin generar una erogación de dinero, más que la del proceso normal de certificación.

2.2.2.3 Requisitos del programa OEA México

El programa en México consiste en las siguientes etapas:

- a) Análisis fiscal y aduanero: Realizado para verificar el estado de cumplimiento de impuestos y aduanas del solicitante.
- b) Análisis del perfil de seguridad de la empresa y visita de validación: Se realiza una revisión de documentos y análisis del perfil de seguridad de la empresa, posiblemente con una solicitud de información adicional o faltante. Una vez que la empresa cumple con los requisitos de la solicitud, se programa una visita de validación a todas las instalaciones de la empresa con operaciones de comercio exterior.
- c) Autorización: después de que los especialistas de OEA concluyen su informe de validación y una vez que se revisa y acepta internamente, se emite la autorización.
- d) La certificación se emite por un periodo de dos años.

2.2.2.4 Beneficios del OEA en México

El programa en México establece una serie de beneficios, los cuales se regulan en la normativa de la Ley Aduanera del 2018. Entre los beneficios se encuentran los siguientes:

- a) Si la autoridad aduanera detecta alguna irregularidad en la importación temporal de mercancías amparadas por su programa, el contribuyente podrá solicitar la aplicación del procedimiento a que se refiere el artículo 152 de la

Ley, este brinda un plazo de 60 días para subsanar las irregularidades de la documentación, siempre y cuando estas no pongan en duda la autenticidad, vigencia o validez del documento; en lugar de lo establecido en el 151 de la Ley, que hace mención sobre el embargo precautorio de las mercancías y de los medios que las transportan.

- b) En el supuesto de que la autoridad aduanera advierta, la actualización de las causales de suspensión en el padrón de importadores, padrón de importadores de sectores específicos, o padrón de exportadores sectorial, previstas en la regla 1.3.3., no se suspenderá en el registro y se deberá seguir el procedimiento respectivo, a fin de subsanar o desvirtuar la causal detectada, otorgándole un plazo de 20 días para ofrecer las pruebas y alegatos que a su derecho convengan.
- c) Simplificación de las operaciones administrativas.
- d) Porcentaje reducido de exámenes aduaneros.
- e) Despachos de aduana acelerados.
- f) Especialista del OEA como ejecutivo de cuenta.
- g) Los carriles exclusivos “expres” para empresas importadoras y carriles exclusivos “FAST”, para empresas exportadoras, les permitirá realizar un cruce fronterizo más rápido y con un menor número de inspecciones.
- h) Mayor duración de la estadía para bienes importados temporalmente.
- i) Oportunidad adicional para enmiendas a la documentación aduanera y para correcciones después del despacho de aduana.

- j) En el sitio web oficial de la Administración del OEA en México, se publica una lista de transportistas de carretera, agentes de aduanas, transportistas ferroviarios, polígonos industriales, almacenes de aduanas y correos.

2.2.5 Relación Costa Rica – México

México y Costa Rica iniciaron la implementación del programa OEA desde un periodo muy cercano, siendo Costa Rica primero en 2011 y seguidamente México en el 2012. En primera instancia, la certificación estaba dirigida exclusivamente a empresas exportadoras; sin embargo, desde el año 2012 al 2019 México ha logrado que diferentes actores de la cadena logística se interesen en formar parte del programa de certificación; se contabilizan un total de 947 empresas certificadas, que incluye desde importadores, exportadores, transportistas y agencias de aduanas, hasta la modalidad de mensajería, logrando que los beneficios ofrecidos lleguen a la mayoría de forma más fluida.

Si se evalúan los requisitos de ambos países, para obtener dicha certificación, se podrían considerar muy similares, haciendo mención de un historial satisfactorio, tanto desde los puntos de vista, fiscal y aduanero, como empresarial. Sin embargo, existe dos notables diferencias; una es el tiempo por el que se otorga la certificación y la otra el valor de esta; en Costa Rica es por cuatro años y de forma gratuita, y en México por dos años y tiene un valor en pesos mexicanos.

Los beneficios de ambas partes están diseñados, para beneficiar a los actores de la cadena logística que deseen certificarse, ya que son acordes a lo que indica el Marco Normativo SAFE; pero hay uno de ellos que en México se destaca y es la creación de los carriles “Expres y Fast”; este país ha logrado demostrar la agilización y eficacia de ser un OEA. Notablemente, Costa Rica debe invertir mayor esfuerzo en incentivar a los empresarios nacionales y en reforzar su infraestructura.

2.2.3. OEA Panamá

2.2.3.1 Antecedentes OEA Panamá

El OEA en Panamá tiene sus orígenes a partir del establecimiento del Decreto Ejecutivo N.º 988 de octubre de 2013, que aprueba el *Manual del Programa OEA en la República de Panamá*; lo que estableció las bases y objetivos del programa, entre los que se destacan: garantizar la seguridad en la cadena logística, aumentar la previsibilidad de las operaciones de comercio exterior, facilitar la gestión integrada de las cadenas de suministros para todos los modos de transporte, fortalecer la cooperación entre las administraciones de aduanas internacionales y facilitar el comercio legítimo mediante cadenas de suministros seguras.

2.2.3.2 Proceso de implementación OEA Panamá

En la parte I del Manual de Procedimientos del Programa OEA 2014, se establecen las condiciones previas que se deben cumplir para obtener la aceptación de solicitudes entre las que se destaca el hecho, de que si se trata de personas naturales o jurídicas panameñas, deben estar comercialmente activas, con un mínimo de cinco años consecutivos realizando actividades de comercio exterior. En el caso de personas naturales o jurídicas y sucursales de sociedades extranjeras residentes, deben demostrar que están registradas y domiciliadas legalmente en la República de Panamá, y además, cumplir con lo establecido en el apartado 1.1. Historial satisfactorio de cumplimiento. El objetivo de este apartado es establecer el cumplimiento satisfactorio de las leyes aduaneras, fiscales, tributarias, penales y cualquier otra que dicten las autoridades de control.

Aquellas empresas interesadas podrán obtener en la página web de la Autoridad Nacional de Aduanas (www.ana.gob.pa) el formulario de autoevaluación; el cual estará temporalmente en formato Excel, y será completado de acuerdo con las actividades que desarrolla.

Toda aquella información suministrada debe ser veraz, verificable y será comprobada por el equipo validador OEA. Luego de completado y verificado el archivo de autoevaluación, deberá ser guardado en un dispositivo de almacenamiento

de datos “CD o USB”, y adjuntarlo con los demás documentos que acompañan la solicitud.

El Manual de Procedimientos del Programa OEA, 2014, en su Parte II. Pasos para la obtención del certificado, en el punto 1.1 hace referencia a los aspectos generales del interesado, ya sea persona natural o jurídica, nacional o residente, sobre la información general que se debe suministrar, a través, del archivo de autoevaluación; entre los cuales se mencionan: a) Si es persona natural o jurídica, nacional o residente; b) Tipo de empresa: micro, pequeña, mediana o gran empresa; c) Posición dentro de la cadena logística: c.1) Exportación c.2) Importación c.3) Transporte (aéreo, marítimo, terrestre). (p.17).

2.2.3.3 Requisitos del programa OEA Panamá

El artículo 4, del Decreto Ejecutivo N.^o 988 del 2013, menciona las condiciones que deben cumplir las empresas, antes de recibir la aprobación para operar bajo la certificación OEA:

- a) Registro de cumplimiento satisfactorio demostrado.
- b) Viabilidad financiera.
- c) Gestión administrativa, contable y logística.

El validador luego confirma la información y prepara la validación de los requisitos de prevención y seguridad:

- a) Administración y gestión de seguridad, manual de procedimientos y análisis de riesgos.
- b) Requisitos de socios comerciales.
- c) Seguridad de carga, contenedores y transporte.
- d) Control de acceso físico.
- e) Seguridad del personal.
- f) Seguridad de la información de carga.
- g) Seguridad del local.
- h) Seguridad de la tecnología de la información.
- i) Capacitación en seguridad y conciencia de amenazas.

2.2.3.4 Beneficios del OEA en Panamá

En el artículo 10 del Decreto Ejecutivo N.º 988 del 2013, dispone los beneficios para las empresas que obtengan la certificación OEA.

- a) Reconocimiento como un OEA seguro y confiable en la cadena de suministro por Autoridad Nacional de Aduanas.
- b) Categorización en un canal de bajo riesgo en el sistema de análisis de riesgos de Autoridad Nacional de Aduanas.
- c) Prioridad en la aplicación de controles e inspecciones aduaneras seleccionadas por análisis de riesgo u otras entidades aduaneras.

- d) Facilita el desempeño de los controles relevantes en las instalaciones del operador.
- e) Agilidad en los procedimientos de despacho de mercancías.
- f) Capacitación de Autoridad Nacional de Aduanas sobre temas de su competencia.
- g) Procesamiento prioritario después de un incidente que requiera el cierre y reapertura de puertos y fronteras.
- h) Posible reconocimiento mutuo internacional.
- i) Autorización para que empresas certificadas utilicen el logotipo de OEA.
- j) Cualquier otro beneficio que pueda surgir a través de la mejora del Programa OEA.

2.2.3.5 Relación Costa Rica - Panamá

De los países analizados, Panamá es el más joven en cuanto a la implementación del OEA, ya que sus inicios se remontan al año 2013. Los OEA en Costa Rica y Panamá tienen múltiples similitudes, desde la creación de condiciones previas que se deben cumplir para obtener la certificación, hasta sus requisitos y beneficios, dado que sus reglamentaciones establecen las mismas condiciones.

Para el año 2019, Panamá cuenta con 24 empresas certificadas, contando con números muy similares a los de Costa Rica. La principal diferencia encontrada entre ambos países, es que Panamá a diferencia de Costa Rica, ha logrado incorporar

dentro de la certificación, diversos actores de la cadena logística, que van desde empresas importadoras, exportadoras, almacenes y corredores de aduanas, entre otros.

2.2.4 OEA Chile

2.2.4.1 Antecedentes OEA Chile

Mediante la Resolución Exenta N.º 0849 del 2009, se establece la implementación del programa piloto del Sistema de OEA de Chile y con lo dispuesto en el artículo 4 inciso N.º 8 del Decreto con Fuerza de Ley N.º 329, de 1979, que aprobó la ley Orgánica del Servicio Nacional de Aduanas y lo dispuesto en la Resolución N.º 1600 de 2008, de la Contraloría General de la República, que establece en el considerando numeral (5): Que entre las normas por adoptar, el marco normativo incorpora el concepto de OEA, entendiendo por tal aquella parte de la cadena de suministros, que cumple un rol en el movimiento internacional de mercancías, acreditadas por una Administración Aduanera.

2.2.4.2 Proceso de implementación OEA Chile

El numeral 6 del artículo 4 de la Resolución Exenta N.º 0849, del 2009, establece el proceso para la obtención de la certificación. Las empresas que aspiran a ser OEA deben completar y entregar al SNA el formulario único de postulación disponible en

la web de la Administración Aduanera de Chile. Entre los aspectos para la evaluación se establece:

- a) Cumplimiento con la normativa tributaria.
- b) Cumplimiento con la normativa laboral.
- c) Antecedentes penales de los socios y representantes.
- d) Socios comerciales.
- e) Seguridad de las instalaciones.
- f) Seguridad del personal, seguridad del proceso aduanero, seguridad de la carga, medios de transporte, seguridad de las TIC, de la documentación y plan de emergencia.

Una vez cumplidos los requisitos y obtenida la aprobación del certificado, este se extiende por un lapso de cuatro años. Al término del período, la empresa debe realizar el proceso de renovación ante la administración.

2.2.4.3 Requisitos del programa OEA en Chile

Las empresas interesadas en el programa deben completar y entregar, a la aduana, el formulario único de solicitud previa. A continuación, se detalla el proceso que la administración del programa OEA determina:

- a) Evaluación previa: la aduana llevará a cabo un proceso resumido de evaluación de riesgos, para determinar el cumplimiento de las normas aduaneras, legales, financieras y fiscales. La evaluación se basa en la

información proporcionada por el solicitante, en el formulario único de solicitud previa.

- b) Autoevaluación: las empresas deben completar y entregar a la aduana, el formulario único de autoaplicación.
- c) Evaluación: con base en la información suministrada por el solicitante en el formulario único de autosolicitud, la aduana llevará a cabo un proceso de evaluación de riesgos y procedimientos de verificación *in situ*, para determinar el cumplimiento de las normas de seguridad.
- d) La certificación es válida por un período definido, después del cual las empresas deben solicitar la renovación de la certificación, además de actualizar toda la información y antecedentes.
- e) Monitoreo y reevaluación: la aduana evaluará si el operador comercial mantiene su cumplimiento de las obligaciones y estándares. En caso de incumplimiento, la aduana puede suspender o revocar la certificación.

2.2.4.4 Beneficios del OEA en Chile

El compendio OEA de la OMA del año 2019, dispone los beneficios para las empresas certificadas dentro del territorio chileno. (p. 111). A continuación, se cita cada uno de ellos:

- a) Menor tiempo de espera y despacho más rápido de la mercancía. Marca de calidad para la empresa;
- b) inversión valiosa para empresas globales;

- c) facilidades comerciales;
- d) guía de implementación de seguridad para las empresas;
- e) socio comercial confiable.

2.2.4.5 Relación Costa Rica Chile

Chile inició su proceso de implementación tres años antes que Costa Rica, en el año 2009. Sin embargo, este país consideró por muchos años un Programa OEA en desarrollo por la OMA. En requisitos y beneficios, ambos países son similares, Chile no cuenta con alguna característica que haga sobresalir su gestión en cuanto a implementación. El país se encuentra en una constante evolución y desarrollo de su gestión, que permita el interés y certificación de diferentes actores de la cadena de logística.

2.2.5 OEA Argentina

2.2.5.1 Antecedentes OEA Argentina

En 2007, Argentina inicia el lanzamiento del Sistema Aduanero de Operador Confiable (SAOC); este programa estaba dirigido únicamente a empresas con proyecciones hacia la exportación, regulada bajo la Nota Externa N.º 37/2006, emitida el 18 de agosto de 2006, conforme a los lineamientos del Marco Normativo SAFE, suscrito por Argentina el 09 de julio de 2006. En este primer documento, se fijan lineamientos operativos para su instrumentación, sobre la aplicación del OEA.

Posterior a ello, se crea la Nota Externa N.º 48/2008, en la cual se reconoce la necesidad de extender el SAOC para MIPYMES exportadoras.

Más tarde, el programa, mediante la publicación del Boletín del 23 de noviembre de 2007, en su número 31288, publica la Resolución General N.º 2350: SAOC, Procedimiento de Desaduanamiento y Control de las Destinaciones Definitivas de Exportación para Consumo. Esta resolución sustituye la Nota Externa 37/2006 (DGA) y crea la base para la implementación del OEA en Argentina.

2.2.5.2 Proceso de implementación OEA Argentina

Para solicitar la adhesión, el operador debe autorizar a una persona física que se encargue de gestionar los trámites del programa, a través del servicio denominado Gestión de Autorizaciones Electrónicas, el cual requiere una clave fiscal para su ingreso. La persona autorizada deberá tener registrados sus datos biométricos, para aceptar la designación. Puede solicitar la adhesión mediante nota dirigida al departamento OEA o a través del Sistema Informático de trámites aduaneros. En la solicitud debe incluirse lo siguiente:

- a) Manifiestar que no registra impedimentos de cumplimiento fiscal requisitos 1, 2 y 3.
- b) Comprometerse a cumplir con las obligaciones exigidas por la normativa aduanera, a facilitar el acceso del servicio aduanero a las instalaciones autorizadas, filmaciones de la operatoria de consolidación/desconsolidación y

a efectuar controles sobre almacenes, inventarios, documentación, registros y sistemas informáticos, según corresponda a su actividad.

- c) Comprometerse a capacitar al personal sobre políticas de seguridad.
- d) Declarar el compromiso de la empresa y sus dependientes, en la lucha contra el crimen organizado.
- e) Adjuntar en soporte digital y papel:
 - El cuestionario de autoevaluación.
 - Los estados contables de los últimos dos ejercicios, cerrados y vencidos a la fecha de presentación, certificados por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas.
 - Instrumentos societarios constitutivos y legales que acrediten la designación de autoridades vigentes.
 - Certificados de antecedentes de directores, administradores y socios ilimitadamente responsables, expedidos por el Registro Nacional de Reincidencia.
 - Detalle de los sujetos titulares o con participación en el capital social o equivalente, en copia certificada y legalizada.
 - Nota que explique las actividades comerciales que se desarrollan.

2.2.5.3 Requisitos del programa OEA Argentina

En el momento de presentar la solicitud, cualquier operador de comercio exterior, que desee ser acreditado como OEA, deberá tener una licencia, estar inscrito en el

Registro Aduanero Especial de Importadores / Exportadores desde al menos tres años y cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Solvencia financiera.
- b) Historial satisfactorio.
- c) Fiabilidad fiscal.
- d) Sistema de registros comerciales en funcionamiento.
- e) Cumplimiento de las normas de seguridad (seguridad de los socios comerciales; de contenedores y otras unidades de carga; de las instalaciones; del personal; acceso seguro de las personas a sus instalaciones; seguridad de las mercancías; personal capacitado en asuntos de seguridad, así como en asuntos internos y externos; amenazas a la empresa; planificación de la cadena de suministro, salvaguardas y seguridad de la información).
- f) Aportar la matriz de riesgo de la cadena de suministro que permita identificar, analizar y valorar las amenazas, así como desarrollar un plan y medidas para mitigarlas.

Con este fin, el operador deberá presentar una solicitud por escrito al departamento del OEA, en forma de declaración jurada, cumpliendo los requisitos descritos anteriormente, junto con un formulario de autoevaluación y una matriz de riesgos. (Dirección General de Aduanas de Argentina, 2017, párr. 4)

2.2.5.4 Beneficios del OEA en Argentina

Las categorías son OEA-cumplimiento, OEA-simplificación y OEA-seguridad.

Para la asignación y permanencia en cada categoría se debe acreditar:

- OEA-cumplimiento: Cumplimiento fiscal y sistema de registros comerciales.
- OEA-simplificación: Cumplimiento fiscal, sistema de registros comerciales, solvencia financiera.
- OEA-seguridad: Cumplimiento fiscal, sistema de registros comerciales, solvencia financiera, requisitos tecnológicos y de matriz de riesgo

La Resolución General AFIP N.º 4582/2019- Incorporación de sujetos al programa “Operador Económico Autorizado”. Despachantes de aduana, agentes de transporte aduanero y transportistas de transportes automotores de carga. Resolución General N.º 4.451. Norma Modificatoria y Complementaria. Dicta importantes beneficios de facilitación, en la gestión de sus operaciones de comercio exterior y en la seguridad de la cadena de suministros.

En el artículo 11, texto vigente según RG AFIP N.º 4582/2019, se mencionan los beneficios que se otorgarán al OEA:

- a) Designación de un administrador de enlace AEO.
- b) Autogestión física y de TI.
- c) Procedimientos operacionales simplificados.
- d) Publicación de la certificación OEA nacional e internacional.

- e) Reducción en la selección de canales rojos.
- f) Simplificación de la intervención de terceros.
- g) Pasaje prioritario y controles en áreas operativas.
- h) Beneficios vinculados a la firma de Acuerdo de Reconocimiento Mutuo.
- i) Participación en el Diálogo AEA.
- j) Resolución rápida de disputas.
- k) Entrenamiento.

2.2.5.5 Relación Costa Rica-Argentina

Argentina inicia operaciones de OEA en el año 2007, solamente unos años después de haberse creado el Marco Normativo SAFE de la OMA. Inicialmente, solo abarcó a las empresas con proyecciones hacia la exportación y luego, mediante resoluciones fue integrando a importadores y demás integrantes de la cadena de suministros. Para el año 2019, Argentina cuenta con solo cuatro empresas en las categorías de importación y exportación, certificadas como OEA.

Se puede identificar, que en Argentina la figura del OEA no ha ejercido un gran impacto entre los sujetos que conforman la cadena de suministros. Por lo tanto, para alcanzar un mayor efecto, las entidades argentinas a cargo de administrar la certificación tomaron la decisión de dividir la certificación en diferentes niveles y cada uno de estos representa un grado de confiabilidad diferente.

Por su parte, Costa Rica inició con la implementación del OEA o como se conoció inicialmente, sistema PROFAC, en el año 2011. Desde ese momento hasta finales del 2019, se ha logrado incluir dentro de la certificación, un total de 29 empresas bajo las modalidades de exportación, importación y terminal de carga. Si bien es cierto, que existe una gran diferencia entre la cantidad de empresas certificadas en Costa Rica y Argentina, para Costa Rica esta cantidad debe considerarse insuficiente, en virtud de lo dispuesto en el Marco Normativo SAFE, sobre los términos de asegurar y facilitar el comercio.

CAPÍTULO III

**EVALUACIÓN DE REQUISITOS Y BENEFICIOS DE EMPRESAS
CERTIFICADAS OEA, DIAGNOSTICANDO VENTAJAS COMPETITIVAS
SOBRE EMPRESAS NO CERTIFICADAS CON LA FINALIDAD DE
DETERMINAR LA EXISTENCIA DE BENEFICIOS TANGIBLES.**

INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO

El presente capítulo se basa en el análisis de cada uno de los requisitos y beneficios descritos en los artículos 8 y 10 del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H. En primera instancia se manifestará el criterio administrativo, sobre la implementación y el funcionamiento de la certificación OEA en Costa Rica, en empresas importadoras y exportadoras, se darán especificaciones de la ley que hizo obligatorio el cumplimiento de deberes asumidos por Costa Rica, en todo aquello relacionado con la facilitación del comercio.

Se realiza un análisis sobre los requisitos impuestos por el Ministerio de Hacienda. Para contar con la certificación OEA, se toman como referencia las encuestas realizadas a diferentes empresas importadoras y exportadoras, que se encuentren fuera del programa de la certificación OEA, con la intención de diagnosticar posibles mejoras en el proceso, previo a obtener la certificación.

Uno de elementos fundamentales para el desarrollo de este capítulo es la evaluación de los beneficios de empresas importadoras y exportadoras, obtenidos mediante la implementación de la certificación OEA en Costa Rica. Para la evaluación de estos beneficios, se analizarán los resultados obtenidos con base en las encuestas realizadas a empresas importadoras y exportadoras, certificadas OEA. Se incluye un análisis de algunas declaraciones únicas aduaneras (DUA) de empresas importadoras y exportadoras, antes y después de contar con la certificación;

adicionalmente, se realiza una comparación de DUA de empresas importadoras y exportadoras dentro y fuera de la certificación OEA, las cuales se encuentren bajo un mismo nivel comercial. Todo lo anterior, con la finalidad de diagnosticar si existen beneficios tangibles para importadores y exportadores, que cuenten con la certificación y que a su vez, otorga ventajas competitivas sobre las empresas importadoras y exportadoras, que no cuenten con la certificación.

3.1 Administración OEA en Costa Rica

3.1.1 Ministerio de Hacienda

La administración de la figura del OEA, en Costa Rica, se realiza por medio del Ministerio de Hacienda, de la Dirección General de Aduanas, en una de sus áreas de apoyo denominada Área de Relaciones y Asuntos Externos. El SNA pone a disposición la posibilidad de certificarse como un operador de comercio seguro, dicha certificación se aplica bajo los estándares internacionales dispuestos en el Marco Normativo SAFE de la OMA. Para la administración, es de suma importancia generar propuestas de mejora a la normativa vigente, relacionada con el programa OEA, así como establecer protocolos para que se cumpla verazmente con los objetivos de la certificación.

El desarrollo de la figura del OEA en Costa Rica y en cada uno de los países que la incluyan en sus legislaciones, dependerá de la manera como la administración de

cada país la considere dentro de sus objetivos, temas sobre facilitación del comercio y cooperación entre las empresas y el Estado.

En el análisis sobre la implementación y el desarrollo de la Administración del OEA en Costa Rica, se puede determinar que la gestión del director de la DGA, entre el periodo del 8 de mayo de 2014 al 31 de agosto del 2015, realiza un gran aporte al desarrollo de la figura del OEA. Tomando como referencia el informe gestión presentado al Ministerio de Hacienda, se pueden resaltar algunos de los logros alcanzados en temas de facilitación del comercio, según lo dispuesto en el Marco Normativo SAFE.

- El 13 de mayo del 2015 entró en vigencia el Decreto Ejecutivo N.^o 38998-H en el cual se establecen las disposiciones generales (objeto, definiciones, ámbito de aplicación, confidencialidad, divulgación de información), los requisitos, las obligaciones y los beneficios, en el proceso de certificación del OEA, mediante este decreto, se permite a los importadores y terminales de carga optar por la certificación OEA, tomando en cuenta que la normativa anteriormente aplicada, permitía la incorporación únicamente de empresas que se dedicaran al sector exportador. Lo anterior significa un notable avance en aplicación de las etapas de implementación del OEA (cuadro N.^o 6), ya que permite la incorporación de nuevos actores de la cadena logística, como lo son los importadores y las terminales de carga.

- Se desarrolla un plan de acción para la firma del primer ARM nacional; estas negociaciones se realizan con el Programa NEECC de Aduana de México (OEA México).
- Se remite a la Aduana de Corea la normativa del OEA ante interés de negociar un ARM.
- Se establece un convenio de cooperación e intercambio de información entre el Ministerio de Agricultura y Ganadería y la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda, con el objetivo de que el MAG se incorpore al PROFAC.
- Se realiza una propuesta de Convenio de Cooperación con el Ministerio de Salud (MS), con el objetivo de que el MS se incorpore al PROFAC.
- Entre el 2014 y el 2015 se atendieron, para el proceso de certificación y renovación de la certificación, las empresas descritas en el Cuadro N.º 12.

Cuadro N.º 11
Certificación de empresas

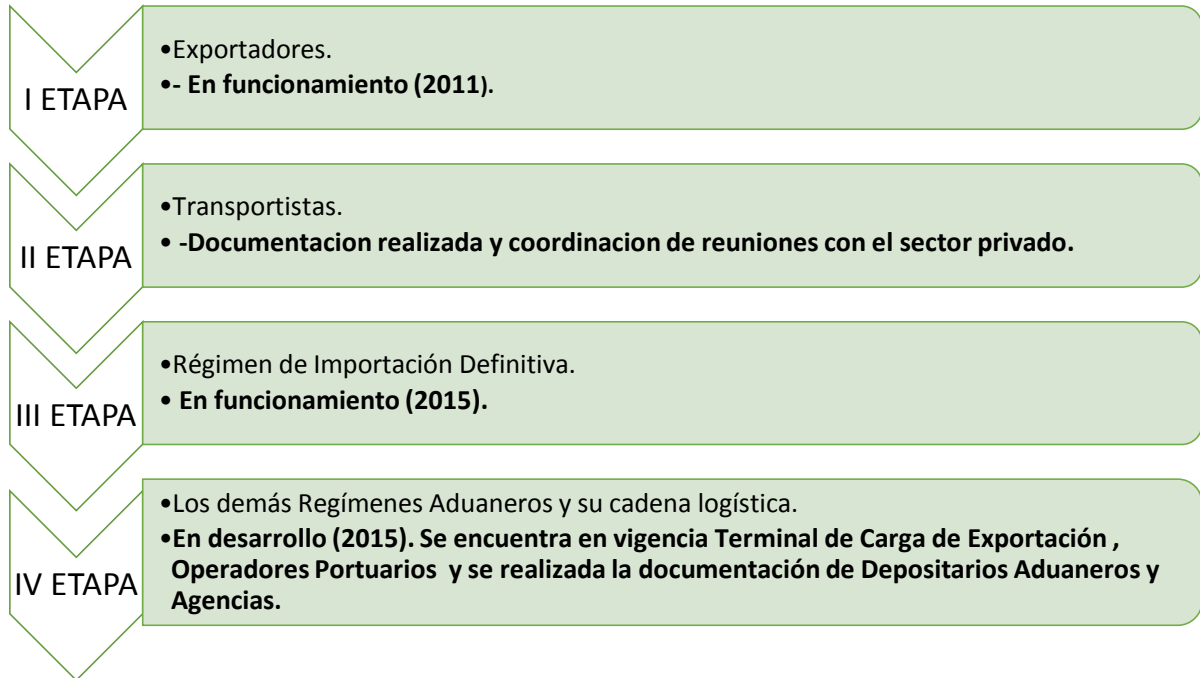
Empresa	Detalle
Hospira Costa Rica, Ltd.	Renovación de la certificación PROFAC en Exportación y se certificó en Importación.
ArthroCare Costa Rica. SRL.	Renovación de la certificación PROFAC en Exportación.
Café Britt Costa Rica. S.A.	Renovación de la certificación PROFAC en Exportación.
Boston Scientific Costa Rica. SRL	Renovación de la certificación PROFAC en Exportación.
Eaton Electrical S.A.	Se certificó en Exportación e Importación.
Allergan Costa Rica, S.R.L.	Se certificó en Exportación e Importación.
Compañía de Galletas Pozuelo DCR. S.A.	Se certificó en Exportación.
Rex Internacional Costa Rica, S.A.	Se certificación en Terminal de Carga de Exportación.
Abonos del Pacífico S.A. (ABOPAC)	Importación.

Fuente: Informe de Gestión 8 de mayo 2014- 31 de agosto 2015.

- Además, se encontraban en análisis solicitudes presentadas por empresas como, Mexichen como Terminal de Carga y Tical, Abbott, Walmart, Café Britt bajo la modalidad importación.

En 2015, al finalizar la gestión del entonces Director General de Aduanas se puede notar un avance positivo en las etapas de implementación del OEA. A continuación, se presentan los avances descritos en el informe de gestión del 8 de mayo del 2014 al 31 de agosto del 2015.

Cuadro N.º 12
Avance de las etapas de la implementación; Informe de Gestión DGA (2014-2015)



Fuente: Elaboración propia, según informe presentado por la Dirección General de Aduanas al Servicio Nacional de Aduanas sobre Gestión (8 de mayo del 2014 al 31 de agosto del 2015).

El Área de Relaciones y Asuntos Exteriores deberá estudiar y aplicar nuevos métodos para el desarrollo eficiente de la figura del OEA en Costa Rica. A través de la investigación se pudo detectar que entre los años 2016 y 2017, el departamento de riesgo aduanero de la DGA aplicaba un método denominado Operador Confiable, mediante el cual se sometía a las empresas a un análisis de variables de riesgo tomando en cuenta el histórico de DUA, así como a una evaluación en procedimientos aduaneros y tributarios. Una vez hecho el análisis por parte de la administración, a cada empresa se asignaba una categoría de riesgo y según la

categoría a que ingresaran, así iban a ser tratadas en las aduanas; como se puede observar, el funcionamiento del Operador Confiable es acorde a las disposiciones del Acuerdo de Facilitación del Comercio, el cual fomenta la facilitación y seguridad del comercio.

Continuando el análisis sobre la administración del OEA en Costa Rica, es importante indicar que en el 2014 se agregó una enmienda al protocolo del Acuerdo de Marrakech, por el que se establece la OMC. Esta enmienda se reconoce como Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC), los miembros de la OMC buscaron la metodología para mejorar y aclarar temas relativos a la libertad de tránsito (Artículo V), derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación (Artículo VIII) y publicación y aplicaciones de los reglamentos comerciales (Artículo X). No fue sino hasta el 28 de marzo de 2017, que Costa Rica, mediante el proyecto Ley N.º 19711, adoptó la aprobación del protocolo de enmienda, del acuerdo de Marrakech, por el que se establece la OMC.

Comparando el Decreto Ejecutivo N.º 38998-H y tomando como referencia la creación de la figura descrita en esta normativa, tanto el Marco Normativo SAFE como el AFC buscan ejecutar aquellos beneficios que garanticen el accionar correcto de la autoridad aduanera, así como la facilitación de las actividades comerciales, permitiendo aumentar el flujo de mercancías. Algunos beneficios descritos del acuerdo no se profundizan en este apartado y son adoptados a partir de

la necesidad de poner en ejecución, prácticas que faciliten el cumplimiento del AFC. En 2017, cuando se firmó, ya se contaba con el Decreto Ejecutivo N.º 38998-H y aun en el año 2020, las empresas son analizadas para la obtención de su certificación bajo un modelo que facilita y pone en práctica la Ley N.º 9430, si bien es cierto, que el decreto que rige la aprobación de la figura OEA en Costa Rica es del 2015, el protocolo del AFC es del 2014, pero esto no afectado en nada las medidas impuestas a las empresas, para la obtención de la certificación y más bien las benefició, incluso dos años antes de su aprobación y publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*. Un factor importante del AFC es la mejora en las trazabilidades de cargas, así como los tiempos de cruce en frontera; sin embargo, como ya se ha mencionado, en Costa Rica el OEA aún no absorbe algunos de los eslabones de la cadena de suministro, como por ejemplo los transportistas terrestres.

Por otro lado, esta nueva enmienda ofrece los argumentos necesarios para que Costa Rica, mediante la adaptación del Marco Normativo SAFE y con criterio amparado en la Ley N.º 7557, estableciera beneficios directos mediante el Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, tales como reducción documental en procesos, levantes rápidos, además de bajo índice de inspecciones, establecidos en el artículo 7 de la enmienda al acuerdo de Marrakech, en los incisos 7.3, así como el inciso 7.5, reconocimiento mutuo en los sistemas de operadores establecidos en Costa Rica, como ARM vigentes al 2020, con Colombia, México y Centroamérica (El Salvador, Guatemala y Panamá).

Para finales del 2019, se presentó una propuesta de modificación al Decreto Ejecutivo N.º 38998-H; en esta se consulta a diferentes actores del comercio, tales como transportistas, consolidadoras de carga y agentes de aduanas, con el objetivo de generar una modificación y así poder abarcar toda la cadena logística, ofreciendo la posibilidad de extender los beneficios actuales, a aquellas empresas que cumplan con las verificaciones establecidas.

3.1.2 Ley 9430 Acuerdo de Facilitación del Comercio (OFC) de la OMC

La Ley N.º 9430, llamada Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC, fue publicada en el Diario Oficial *La Gaceta* y entrada en vigor el día jueves 20 de abril del 2017. Esta ley se creó con la finalidad, de definir el modelo nacional de gobernanza en temas de facilitación del comercio, lo cual derivó en la creación del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC).

El CONAFAC se crea según lo dispuesto en el artículo 23 inciso 2 del AFC de la OMC, entrado en vigor el 22 de febrero del 2017 y adoptado por Costa Rica el 1 de mayo del 2017, en el cual se estableció que:

Cada Miembro establecerá y/o mantendrá un comité nacional de facilitación del comercio o designará un mecanismo existente para facilitar la coordinación interna y la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo.

El 29 de diciembre del 2017, en el diario *El Financiero*, el entonces Ministro de Comercio Exterior, Alexander Mora, brindó su opinión acerca del CONAFAC, e indicó que este modelo escogido por Costa Rica sería un referente regional y global, ya que contempla tres elementos esenciales: el primero porque potencia el diseño de alianza público-privada y un modelo colegiado de gestión, el cual lograría que el sector del comercio fuese más eficaz; el segundo, porque garantiza la atención de todas áreas relevantes a la facilitación y es flexible para adaptarse a los retos futuros; y en tercer lugar, porque sus decisiones en materia de facilitación son vinculantes, para toda la administración pública y privada de Costa Rica.

A raíz de la implementación del AFC de la OMC, Costa Rica apuesta por la puesta en vigencia de la Ley N.º 9430, cuya finalidad es la creación del CONAFAC, Consejo dispuesto por la OMC, para todos los países que se adhirieron a este acuerdo.

La creación e implementación de este Consejo, fueron tomadas en cuenta por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), en el estudio económico de la OCDE del 2018 se determinó, que según los indicadores de facilitación del comercio de la OCDE, el desempeño de Costa Rica era superior al de otros países de la región, pero se mantenía por debajo del promedio de la OCDE.

Sin embargo, la OCDE, en su estudio económico del 2018, en la página 173, párrafo N.º 2, menciona la creación del CONAFAC, como una herramienta de mejora por parte de Costa Rica, en cuanto a temas de facilitación del comercio:

El CONAFAC tiene el potencial para mejorar el desempeño en varias dimensiones, por ejemplo, simplificar y armonizar los documentos, automatizar y agilizar los trámites fronterizos, y mejorar la coordinación de las entidades nacionales correspondientes. Los cambios relativamente modestos en estos aspectos podrían tener un impacto significativo en el crecimiento....

Además, en la misma página, solo que en el párrafo N.º 1, la OCDE indica que el CONAFAC es la entidad responsable de la implementación de acuerdos de libre comercio, en modernización y mejora continua de todas las obras de infraestructura, para el transporte transfronterizo de bienes y personas, contribuyendo con iniciativas en la estandarización y digitalización de los pasos fronterizos, en busca de una mejora progresiva, en los retrasos que se dan en dichos pasos fronterizos.

Una vez constituido este Consejo, se crearon grandes expectativas en cuanto a lo que aportaría para Costa Rica así como para otros países de la región, ya que actúa como un modelo en cuanto a facilitación del comercio.

Asimismo, la Ley N.º 9430 contiene cuatro artículos en los cuales se refiere a la creación del Consejo, a sus obligaciones, partes que lo integran en el territorio nacional, así como a las distintas comisiones creadas para brindarle apoyo.

Inicialmente, la Ley N.º 9430, en su artículo N.º 2, describe qué es el CONAFAC; indica que es un órgano colegiado adscrito al Ministerio de Comercio exterior (COMEX). Este será el que tome las decisiones y coordine interinstitucionalmente, de forma permanente entre las instancias gubernamentales, relacionadas con los procedimientos de comercio exterior, que incluyen, desde los procesos de importación y exportación, hasta lo relacionado con mejora de los procesos e infraestructura, tanto física como tecnológica, que logren facilitar el comercio. Todos los criterios que emita el Consejo, serán de carácter vinculante, para la administración pública central.

Este Consejo, en primera instancia, será liderado por el Viceministro de Comercio Exterior; estará integrado por varios viceministros de distintas entidades públicas, entre los cuales se encuentran: Ministerio de Hacienda, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Salud, Obras Públicas y Transportes, Seguridad Pública y Gobernación y Policía. Además, un representante de la Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO) y cuatro del sector productivo, podrán participar en calidad de miembros con voz y voto en la toma de decisiones.

Naturalmente, toda entidad creada, desde el punto de vista legal cumplirá una serie de funciones, que determinarán cuál es el camino que debe seguir, por esta razón, el artículo N.º 3 menciona cuáles son las funciones correspondientes a este Consejo. A continuación, se mencionan algunas de estas, consideradas de mayor relevancia:

- a) Velar por el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Gobierno de Costa Rica en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio.
- b) Diagnosticar e identificar barreras, limitaciones u obstáculos a la facilitación del comercio.
- c) Evaluar y promover mejoras para la simplificación y agilización de los procedimientos de comercio exterior.
- d) Promover, mediante los canales legalmente establecidos, las acciones que se estimen necesarias frente a otros países, en materia de facilitación del comercio.
- e) Proponer directrices, resoluciones y otras disposiciones sobre facilitación del comercio, para su emisión por parte de los entes y órganos competentes y darles seguimiento.
- f) Constituir comisiones técnicas para atender temas específicos, relacionados con los objetivos para los que fue creado.
- g) Aprobar medidas para la facilitación del comercio, así como monitorear y asegurar su cumplimiento.

En consecuencia, por la gran cantidad de funciones correspondientes a este Consejo y en pro de ejecutar todas las decisiones tomadas, en los artículos N° 4 y N.° 5 se establecieron comisiones y comités, que faciliten su labor y brinden apoyo cuando se requiera. En el primer artículo mencionado se indica, que este Consejo puede establecer las comisiones técnicas que considere necesarias, ya que estas se crean con la finalidad de brindar apoyo en temas relacionados con infraestructura, puestos fronterizos y automatización de procedimientos de comercio exterior, entre otros. Posteriormente, el artículo N.° 5 permite la creación de los comités locales, los que se establecerán en cada uno de los puertos, aeropuertos y puestos fronterizos terrestres del país. El objetivo principal de este es, que se disponga de un canal, para que los usuarios y los funcionarios públicos intercambien sus opiniones y criterios, de modo que de este se deriven propuestas que mejoren los procedimientos ya establecidos de importación, exportación y tránsito de mercancías.

Analizando el artículo N.° 5, se puede considerar que es de suma importancia el trabajo que realiza el CONAFAC y su gestión en la facilitación del comercio, debido a que la mayoría de decisiones o criterios que se toman para implementarlos, en todas las instituciones del país, muchas veces no llegan a cumplirse en su totalidad, debido a que dependiendo de la jurisdicción, pueden trabajar de manera diferente o darles una interpretación propia a las leyes, reglamentos, directrices, etc. En ocasiones, estas diferencias de trabajo pueden darse por falta de presupuesto, lo que limite la correcta ejecución de los lineamientos por seguir. Por ende, estos comités

pueden tener voz en la mejora de procesos de facilitación y podrán ser tomados en cuenta, en el momento de tomar decisiones como país.

Además, este artículo es considerado de gran relevancia porque es en esos lugares (puertos, aeropuertos y puestos fronterizos), donde se conoce cómo realmente es el funcionamiento de lo que se establece por ley, por lo tanto, que cuenten como un canal de mejora continua en los procesos, podrá evidenciar de forma más objetiva la realidad del país y por consiguiente, facilitar que se brinden las propuestas apegadas al día a día de sus labores.

Si bien es cierto, que la cantidad de artículos destinados a este Consejo no son amplios, sí logran ser específicos y concisos, en cuanto a las funciones que le corresponden.

Adicionalmente a lo mencionado, la Ley N.º 9430, fortalece los compromisos ya asumidos por Costa Rica, como lo es la implementación de la certificación del OEA del Ministerio de Hacienda, ya que como se ha explicado a lo largo de los capítulos, esta certificación promueve y brinda una serie de beneficios a aquellos que hayan sido certificados. La certificación se relaciona, de forma directa, con temas de facilitación del comercio, tanto desde el punto de vista de empresa-aduana como aduanas-organismos de la administración pública. Por lo tanto, toda decisión

tomada, en pro de facilitación, será vinculante para la administración pública y privada del país.

3.1.3 Situación actual (periodo 2019-2020)

Para el cierre del primer trimestre del año 2020, Costa Rica cuenta con un total de 29 empresas certificadas como OEA, las cuales obtienen múltiples beneficios, relacionados con aspectos de atención y agilización en diferentes trámites aduaneros. A continuación, se puede observar la forma como están distribuidas estas empresas, según su tipo de operación.

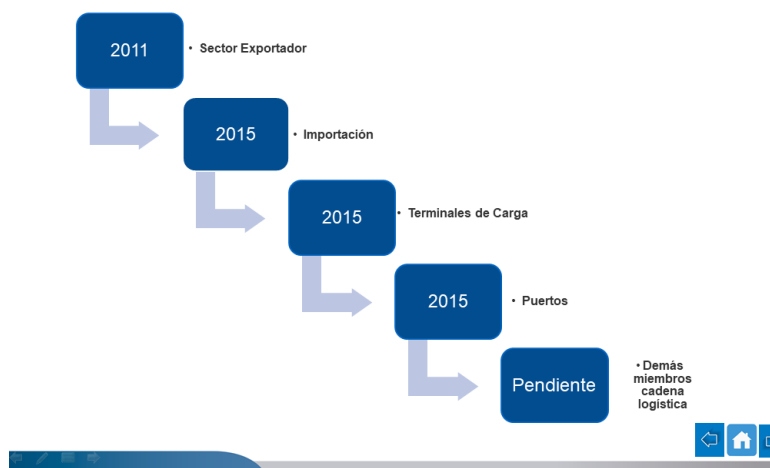
Ilustración 2
Operadores autorizados por tipo de operación, año 2020



Fuente: Página web oficial del Ministerio de Hacienda de Costa Rica.

Con la entrada en vigencia del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H en 2015, que permite a importadores, terminales de carga y puertos, la incorporación al programa OEA, la administración alcanza un crecimiento en la cantidad de empresas certificadas; pero por otra parte, desde ese momento no se han presentado nuevos proyectos, que puedan repercutir significativamente en el desarrollo de las etapas de implantación del OEA, impuestas por el SNA en 2011, cuando se empezaron labores para implementación del OEA en Costa Rica. El planteamiento de estas etapas se basa, en avanzar progresivamente para que otros actores de la cadena logística formen parte del programa OEA y de esta manera, el comercio sea más confiable y seguro. Sin embargo, como se puede notar en la siguiente ilustración, la administración todavía tiene pendiente la incorporación de los demás miembros de la cadena logística.

Ilustración 3 Sectores implementados por año en Costa Rica



Fuente: Página web oficial del Ministerio de Hacienda de Costa Rica.

3.2 Evaluación de requisitos de la certificación OEA

3.2.1 Historial satisfactorio

En este punto, Costa Rica, estableció en el Decreto N.º 38998-H, tres requisitos que deben cumplir a cabalidad, las empresas que pretendan optar por la certificación. Esta se enfoca en estar al día con las obligaciones tributarias y aduaneras, no haber sido sancionada en los últimos tres años por conductas graves en temas de legislación aduanera o tributaria, y, por último, no haber sido sentenciada en los últimos 10 años, por delitos penales.

Al realizar un análisis de este punto en específico, con los países mencionados en el capítulo II, se encuentran bastantes semejanzas, ya que cada uno de los países al igual que Costa Rica, establece que deben contar con un historial satisfactorio de cumplimiento aduanero, tributario o judicial.

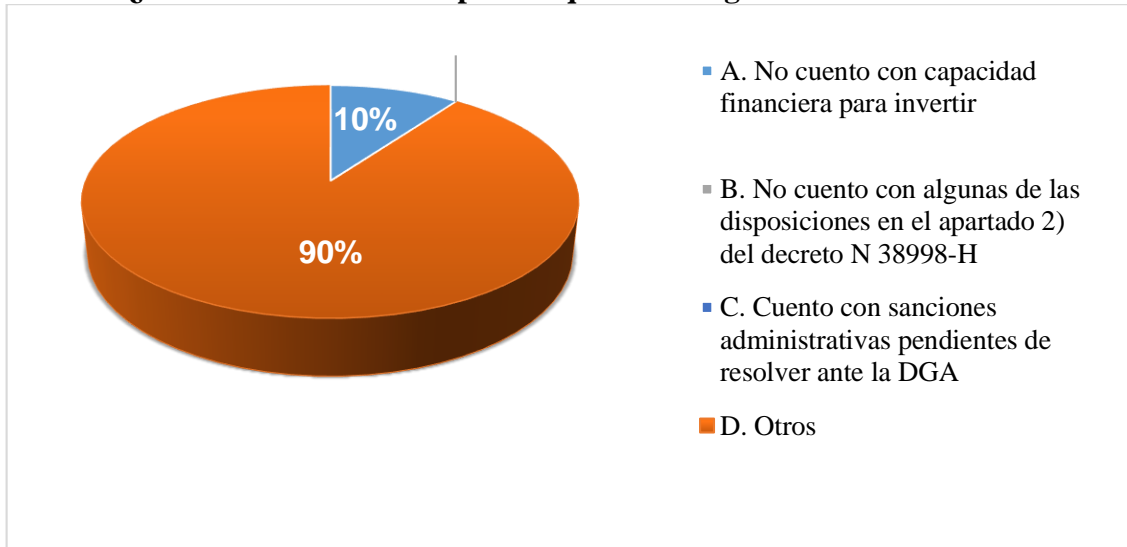
En el caso de España, para ejemplificar, en uno de sus requisitos indica que debe haber una inexistencia de infracciones graves o reiteradas a la legislación aduanera y de la normativa fiscal, en un periodo no menor de tres años; para el caso de México, este indica que debe realizarse un análisis fiscal y aduanero, que permita verificar el correcto cumplimiento de sus impuestos; en los casos de Panamá y Argentina, estos igualmente indican que deberá existir un registro que permita demostrar un cumplimiento satisfactorio demostrado y por último, Chile realiza una evaluación

previa, para determinar el cumplimiento de las normas aduaneras, legales, financieras y fiscales.

Realizar la comparación de este punto en específico, demuestra que los países analizados también se interesan en que todos sus solicitantes y futuros certificados cuenten con un historial limpio, para considerarse aptos para optar por dicha certificación.

Para el caso concreto de Costa Rica se utilizó el instrumento de la encuesta, en la cual se hicieron preguntas muy específicas, relacionadas con su historial satisfactorio de cumplimiento, ya que con el resultado obtenido, se quiere evidenciar si estos requisitos logran ser una traba para las empresas que no se han certificado y anhelan hacerlo. El cuestionario lo contestaron 10 empresas no certificadas, de las cuales se obtuvieron los siguientes datos:

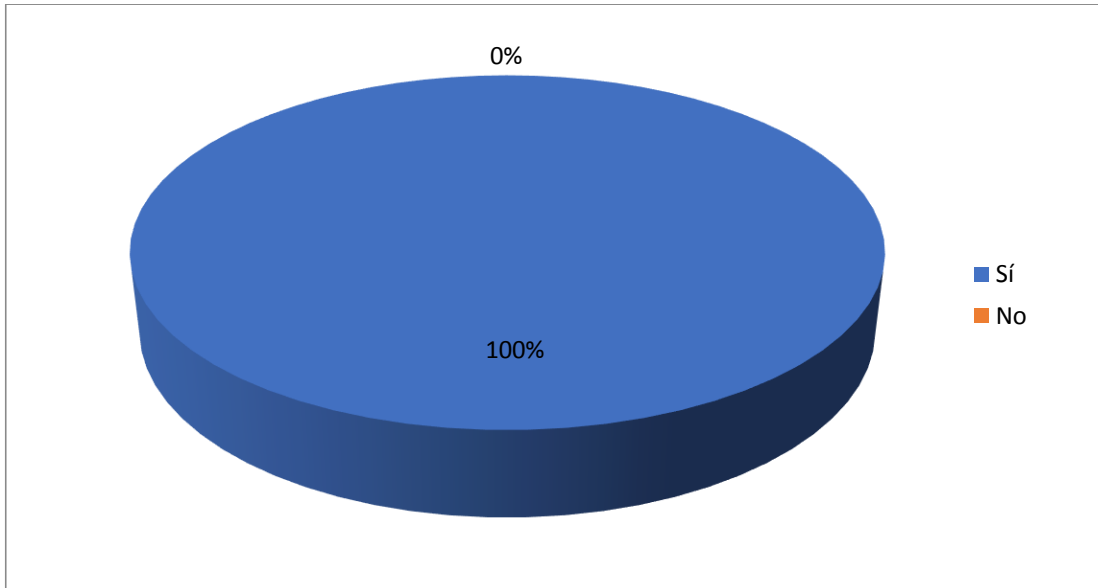
Gráfico N.º 1
¿Cuáles son las razones por las que no ha logrado certificarse?



Fuente: Elaboración propia.

Inicialmente, se buscó conocer la razón por la que las empresas no se han logrado certificar como OEA, ya que como anteriormente se ha mencionado, la cantidad de empresas registradas como exportadoras e importadoras en el país son bastante altas, en comparación con la cantidad de empresas dentro de estas mismas modalidades, que han sido certificadas como OEA. Al preguntarles a las empresas cuál era la razón, por la cual consideraban que no han logrado certificarse, el 90% de estas indicó que era por otras razones distintas a las tres primeras opciones y el 10%, que era porque no contaba con capacidad financiera para invertir, pues si bien es cierto que en el Decreto N.º 38998-H 2015, no se hace referencia sobre algún monto económico, que la empresa debe poseer o invertir específicamente, sí menciona sobre algunos puntos de cumplimiento en seguridad, que se pueden relacionar con inversión en las instalaciones por parte de las empresas.

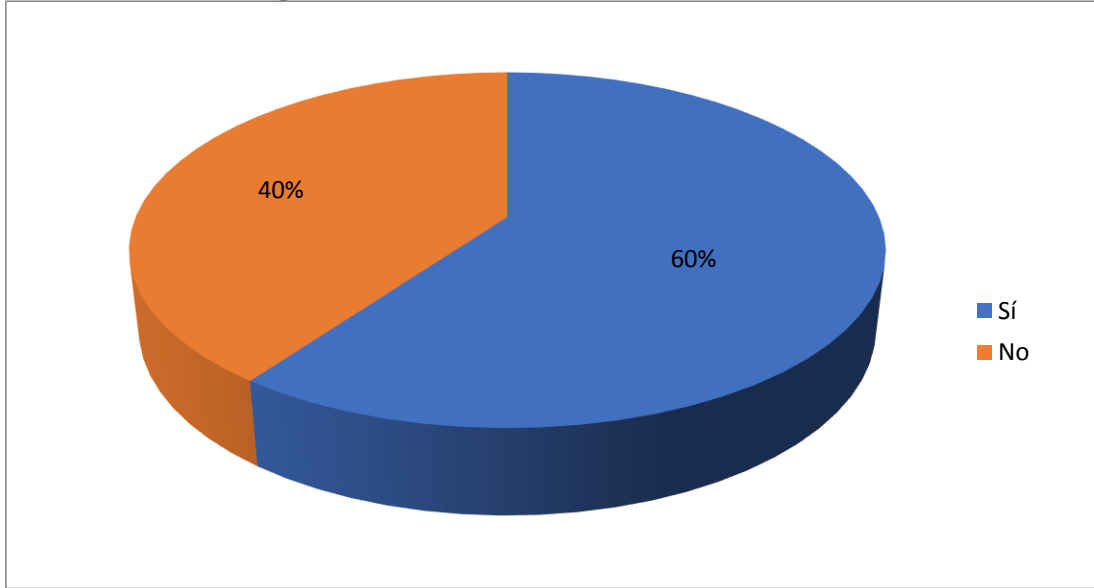
Gráfico N.º 2
¿Se encuentra la empresa al día con las obligaciones tributarias y aduaneras?



Fuente: Elaboración propia.

En el gráfico N.º 2 se puede visualizar, que el 100% de las empresas consultadas indicó encontrarse al día con las obligaciones tributarias y aduaneras. Por lo tanto, este requisito no es un problema para que las empresas puedan optar por la certificación OEA.

Gráfico N.º 3
En los últimos tres años, ¿ha recibido la empresa algún tipo de sanción relativa a la legislación aduanera o tributaria de Costa Rica?



Fuente: Elaboración propia.

Al realizarles la encuesta a las empresas no certificadas, se planteó esta pregunta con la finalidad de conocer si fueron sancionadas desde el punto de vista aduanero o tributario en los últimos tres años. Esto determinaría la posibilidad de seguir adelante con el trámite, o si inicialmente, sería descartada. El 60% de los sujetos encuestados respondió que Sí, es decir, que ese porcentaje ha recibido en los últimos tres años, algún tipo de sanción relativa a legislación aduanera o tributaria, y el 40% respondió que no, que no ha sido objeto de ese tipo de sanción, en los últimos tres años. El resultado obtenido, con base en esta pregunta, demuestra que la mayoría de las empresas no certificadas ha sido sancionada en los últimos tres años y por consiguiente, al no cumplir con este requisito, quedaron fuera de la certificación OEA.

3.2.2 Gestión administrativa

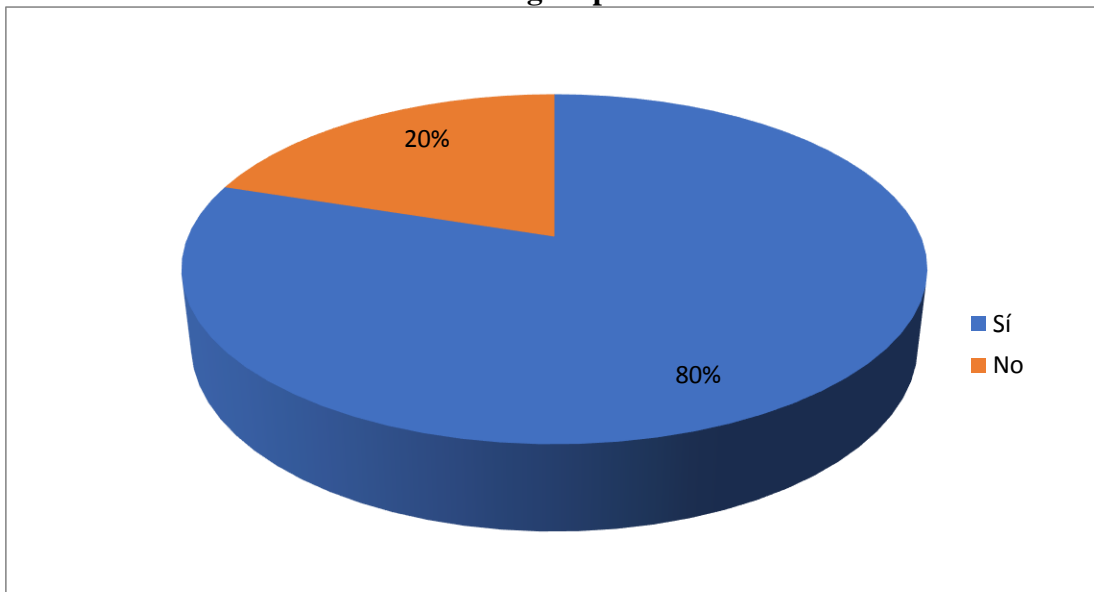
La gestión administrativa es un conjunto de acciones, que todas las empresas implementan de una u otra forma, puesto que permite utilizar los recursos humanos, materiales y financieros de una empresa, de forma objetiva, para cumplir con los objetivos propuestos.

Según lo establecido en el Decreto N.º 38998-H 2015, en el artículo N.º 8 inciso 2, se puntualizaron siete acciones, con las cuales las empresas deben cumplir, para poder certificarse como OEA. Inicialmente se indica que debe contar con los permisos o autorizaciones requeridos, según la actividad comercial ejecutada; debe encontrarse al día con sus obligaciones ante la Caja Costarricense del Seguro Social; realizar valoraciones de riesgo sobre sus operaciones; comprobar y evaluar las políticas internas mediante auditorías; utilizar un sistema contable informatizado; disponer de un sistema de control de inventario para el ingreso, transformación y salida de mercancías y por último, disponer de procedimientos que describan cómo se realizan los trámites aduaneros.

En el ámbito internacional y según lo investigado en los países mencionados en el capítulo N.º 2, todos los países en cuestión cumplen con requisitos, que permiten verificar la gestión administrativa, de cada empresa que desee certificarse como un OEA en su país. Es esencial revisar, qué tan eficientes son las empresas, así como la medida de control de sus procesos.

En el cuestionario realizado a distintas empresas no certificadas, plantearon dos preguntas específicas, para saber acerca de su gestión administrativa y esto fue lo que indicaron:

Gráfico N.º 4
¿Realizan fiscalizaciones internas de los procedimientos aduaneros y la tramitología aplicada?



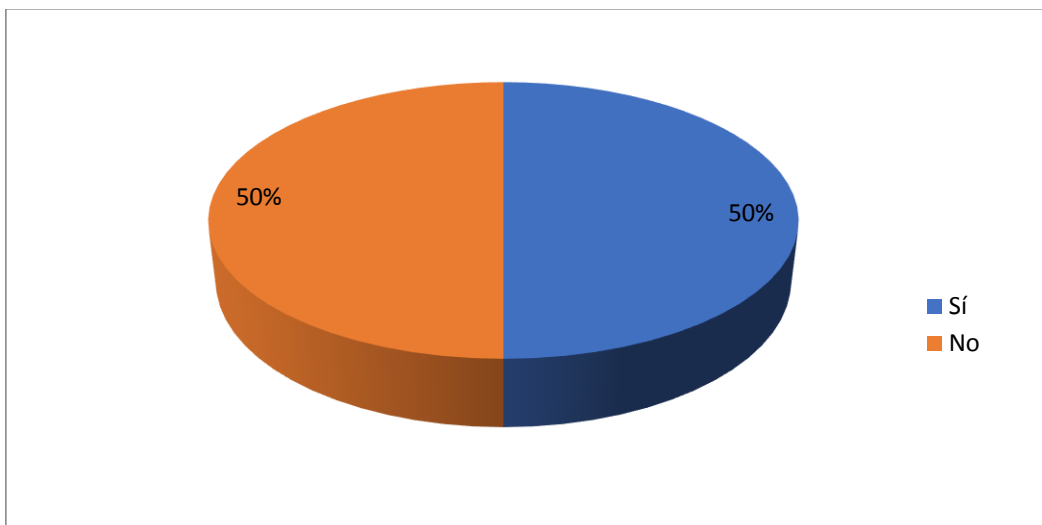
Fuente: Elaboración propia.

Las auditorías o fiscalizaciones internas, de los procedimientos de cada empresa, actúan como un sistema de control que permite determinar, si los procedimientos establecidos por estas le están ayudando a la empresa a cumplir con los objetivos, y si realmente la empresa está actuando dentro de los términos legales. Si bien es cierto que las empresas privadas, no están en la obligación de contar con un departamento de auditoría interna, muchas de estas optan por tenerlo por una cuestión del control, en la administración del riesgo y por control interno.

Al consultarles a las empresas, si realizan fiscalizaciones internas de los procedimientos aduaneros y de tramitología aplicada, el 80% indicó que sí realizan las fiscalizaciones, mientras el 20% respondió en forma negativa. Por lo tanto, solo el 80% cumple con el requisito establecido en el Decreto N.º 38998-H del 2015.

Conocer si disponen de un sistema de valoración de riesgo es un punto valioso, para determinar si cuentan o implementan acciones que buscan proteger y crear valor dentro de la compañía, para alcanzar los objetivos propuestos y mejorar su competitividad, además de crear un ambiente seguro, que respalde las actividades aduaneras y comerciales que realizan, de manera que les permita considerarse, empresas confiables para la administración pública.

Gráfico N.º 5
¿Cuenta la empresa con sistemas de valoración de riesgo aduanero y comercial?



Fuente: Elaboración propia.

Al consultarles a las empresas no certificadas como OEA, si cuentan con un sistema de valoración de riesgo aduanero y comercial, el 50% indicó que sí y un 50% restante respondió que no. Es decir, este requisito se cumple en un punto intermedio por parte de las empresas, pues solo la mitad y por lo tanto, el porcentaje restante incumple con dicho requisito, lo que lo aleja de la posibilidad de obtener la certificación.

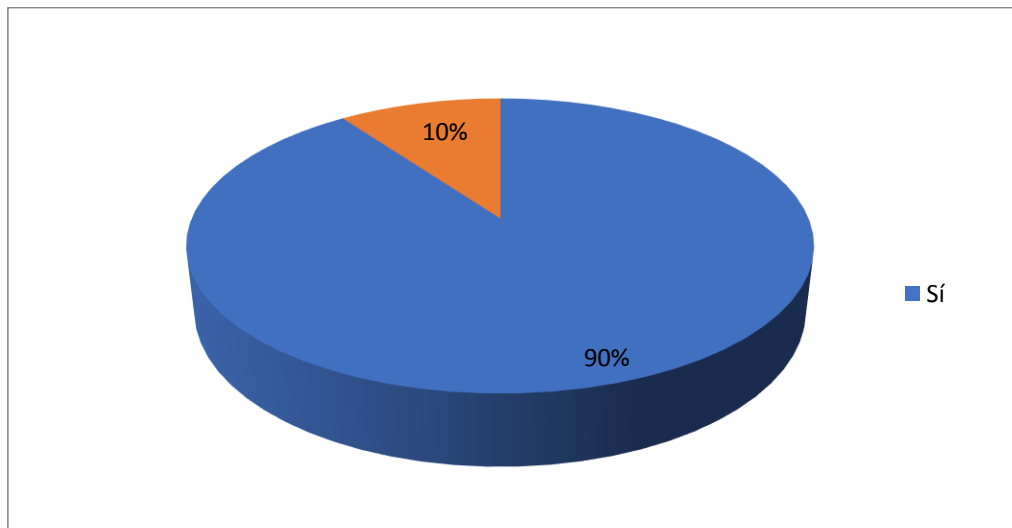
3.2.3 Solvencia financiera

La administración del OEA mediante la aplicación de este requisito, analiza la información relacionada con la situación financiera de los últimos tres años fiscales, de aquellas empresas que presenten la solicitud, para optar por dicha certificación. Entre los puntos específicos que verifica la administración, se encuentran los siguientes:

- a. Estados financieros actualizados, de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) y Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).
- b. Reporte crediticio del centro de información, de la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF).
- c. Cumplimiento y capacidad de pago de los compromisos adquiridos.
- d. Contar con los bienes y recursos para afrontar sus obligaciones.
- e. No ser objeto de embargos judiciales.
- f. No haber sido sancionado mediante un proceso administrativo o judicial.

De acuerdo con las consultas realizadas en las encuestas, aplicadas a las empresas importadoras y exportadoras, fuera del programa de la certificación OEA, según las respuestas obtenidas, se determina que el 90% de estas empresas manifiesta, no tener ningún inconveniente en cuanto a cumplir con las disposiciones establecidas por la administración, respecto al cumplimiento del requisito de comprobación de solvencia financiera para su operación.

Gráfico N.º 6
¿Cuenta con solvencia financiera para realizar cambios en planta para la seguridad física y de acceso a los empleados?



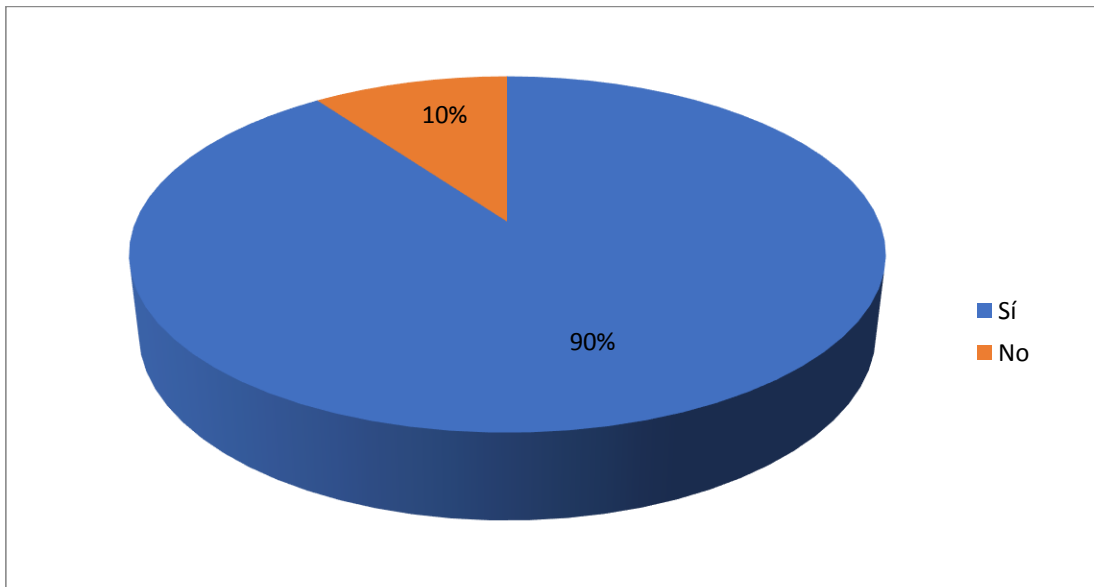
Fuente: Elaboración propia.

3.2.4 Medidas de seguridad

Según el apartado 4 del artículo 8 del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, las empresas que presenten solicitud, para contar con la certificación OEA, deberán llevar a cabo un sistema de seguridad estricto, para control de ingreso a sus instalaciones. Estas medidas deberán ser aplicadas en diferentes áreas:

- a) Seguridad física en las instalaciones.
- b) Seguridad en el acceso de personas.
- c) Seguridad para ingreso, permanencia y salida de mercancías.

Gráfico N.º 7
¿Cuenta su empresa con un control de seguridad para el ingreso a sus instalaciones?



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en el Gráfico N.º 7 elaborado con base en las encuestas aplicadas, únicamente una de las 10 empresas consultadas confirma, no contar con medidas de seguridad para ingreso a sus instalaciones. Se puede señalar, que el 90% de las empresas consultadas ya cuenta con medidas de seguridad para poder optar por la certificación OEA, por lo tanto, el acatamiento de este requisito sería únicamente adaptar esas medidas, en función de lo solicitado por la administración, para que le sea otorgada la certificación OEA.

El cumplimiento del apartado 4 del artículo 8, del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, en el cual se detalla una gran cantidad de medidas de seguridad, que deben cumplir las empresas que deseen optar por la certificación, puede significar una de las desmotivaciones para ingresar al programa de OEA en Costa Rica. Sin embargo, es importante recalcar que la Administración expresa, que cada una de las solicitudes será analizada según las características operativas de cada empresa.

3.2.5 Diagnóstico de requisitos de la certificación OEA.

El programa OEA en Costa Rica está diseñado para que todas las empresas que cumplan con los requisitos establecidos, por el Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, sean analizadas y aceptadas según el tipo de industria, a la cual se espera realizar la revisión de condiciones, para determinar si califican o no para el programa OEA. Esto no quiere decir que los requisitos serán flexibles para determinados grupos

económicos, sino que serán impuestos según los establezcan los especialistas como indispensables para la obtención de la certificación.

3.3 Evaluación de beneficios aplicados mediante la certificación OEA

3.3.1 Estatus de empresa confiable y publicidad en eventos nacionales e internacionales

En el artículo N.º 10 del Decreto N.º 38998 del 2015, se empiezan a citar los beneficios que brinda la certificación OEA a las empresas certificadas. En este apartado se analizarán los incisos N.º 1 y 3 del presente artículo.

El primer inciso indica como beneficio, otorgar un estatus de empresa confiable y segura para el SNA, y el inciso siguiente, que se brindará publicidad a las empresas certificadas, en la web del Ministerio de Hacienda, así como en eventos nacionales e internacionales.

Seguidamente, si se realiza una comparación con los beneficios que ofrecen los demás países estudiados, en el capítulo N.º 2 del presente documento, se logra evidenciar que al igual que Costa Rica, la mayoría de estos sí contemplan como un beneficio, darle un estatus de empresa confiable ante las autoridades competentes de su país. Este estatus de empresa puede brindar, una mayor agilización en los procedimientos de las mercancías de las empresas, ya que al considerarse una

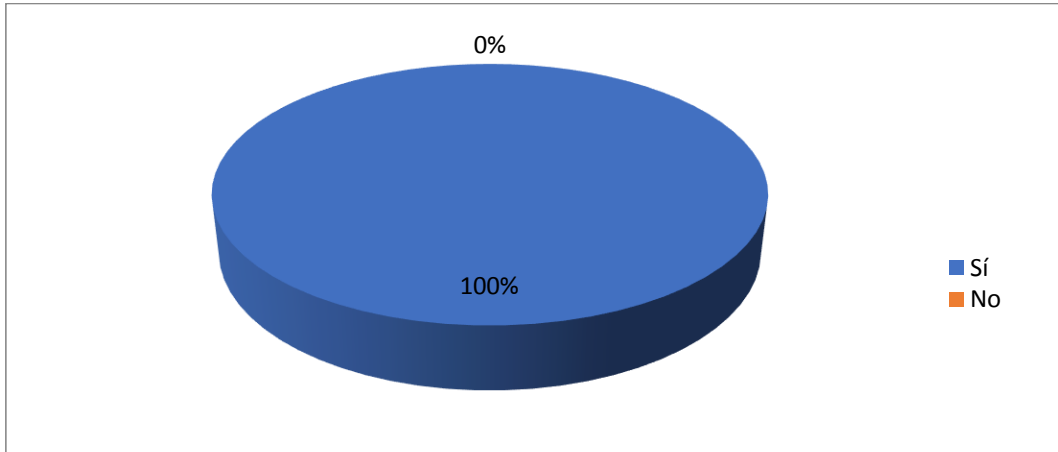
empresa confiable, las revisiones podrán darse de una forma más rápida y menos exhaustiva.

Por otro lado, la publicidad, tanto en la página del MH como en eventos nacionales e internacionales, podría ayudarles a las empresas a darse a conocer en otros países, o que otras empresas con las que estén realizando un negocio, confirmen su estatus por medio de su ingreso a la página web y ver su nombre.

Por otra parte, el estatus de empresa confiable y la publicidad que realiza el Ministerio de Hacienda no son datos cuantificables, ya que determinar qué tanto influyen estos beneficios en los procesos, procedimientos, expansión, etc., es prácticamente imposible, por lo tanto, lo único que vale de ellos es la intención por la que fueron creados como beneficios en la certificación.

A pesar de lo anterior, se buscó saber cuál es la opinión de las empresas certificadas en cuanto a estos beneficios dados por la Administración. El resultado se puede apreciar el Gráfico N.º 8.

Gráfico N.º 8
¿Reconoce como beneficio la publicación y el reconocimiento como empresa OEA en el Ministerio de Hacienda? Año 2020



Fuente: Elaboración propia.

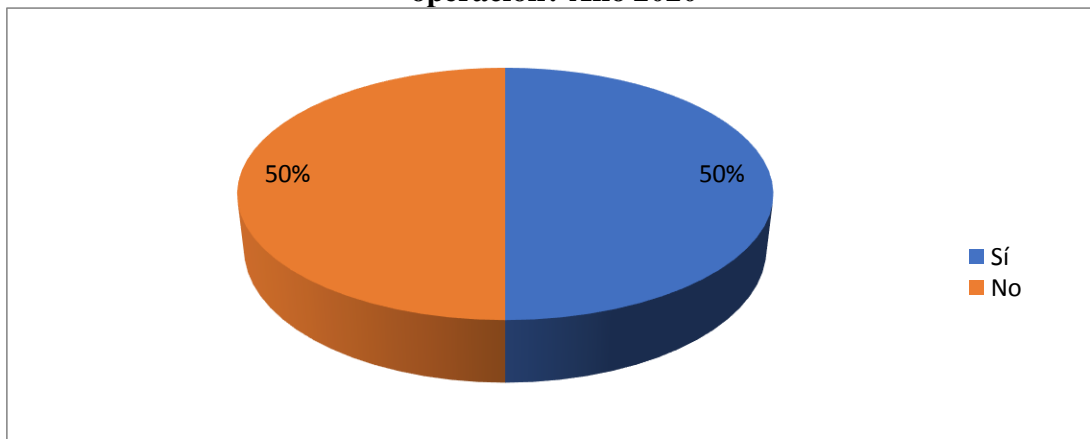
Se consultó a algunas de las empresas certificadas como OEA, si reconocen los beneficios de la publicación y el reconocimiento como empresa OEA en el Ministerio de Hacienda, a lo que el 100% respondió afirmativamente. Según la respuesta dada, es posible deducir, que estos beneficios otorgados por la Administración sí han sido de ayuda, en la imagen o algún tipo de proceso o procedimiento de las empresas certificadas.

3.3.2 Asignación ejecutivo OEA

Este beneficio otorgado por la administración aduanera consiste en facilitarle a la empresa certificada, una relación de consulta directa para el procesamiento de las cargas, sometidas a revisión por la aduana, reduciendo así los tiempos de retención y

maximizando el tránsito de cargas primarias o activos requeridos para determinada industria. En la encuesta aplicada a las empresas certificadas,, como se muestra en el Gráfico N.º 9, un total del 50% de los encuestados, los cuales cuentan con este beneficio, indican desconocer el ejecutivo PROFAC y el otro 50%, pese a indicar que conocen a su ejecutivo PROFAC, no saben bien el nombre o lo confunden con el funcionario de aduana designado en los diferentes puestos de control aduanero y no están seguros acerca de quién fue el que los guio en el proceso para la obtención del certificado OEA.

Gráfico N.º 9
¿Conoce su empresa el nombre del especialista OEA en la aduana de mayor operación? Año 2020



Fuente: Elaboración propia.

Las empresas certificadas no saben reconocer su enlace directo, para hacer valer el beneficio otorgado en la certificación.

3.3.2 Capacitación en procedimientos aduaneros

El decreto de la certificación ofrece la posibilidad de recibir, por parte de la aduana, capacitaciones en procedimientos aduaneros, como medida para mejorar y mantener la eficiencia de las empresas dentro de la certificación. En el sitio web del Ministerio de Hacienda se encuentran, tanto formularios, como manuales de procedimientos, circulares, directrices que pueden ser consultadas por los auxiliares de la administración pública, para aclarar o reafirmar procedimientos.

Asimismo, el Departamento de Registro, mediante las notificaciones vía casillero, informa a los agentes aduaneros acerca de la apertura de capacitaciones en temas de aduana. El Decreto vigente indica, que estas serán solicitadas por el beneficiario de la certificación OEA y dicha solicitud deberá ser tramitada directamente, con los especialistas OEA del Ministerio de Hacienda.

3.3.3 Simplificación y facilitación de las operaciones aduaneras

Para la evaluación de este apartado se incluirá una comparación aleatoria de algunas declaraciones únicas aduaneras (DUA) de empresas, antes y después de contar con la certificación, con la finalidad de determinar, si este beneficio realmente mejora y ofrece mayor competitividad a la empresa privada.

Ilustración 4 Ministerio de Hacienda (TICA): Paso 1 para consultar tiempos de aforo

The screenshot displays the TICA system interface. At the top left is the logo of the Ministerio de Hacienda Costa Rica. The main header area contains the text 'Bienvenido al Sistema TICA - Versión 2.5' and fields for 'Usuario:' and 'Clave:'. A left sidebar menu lists various options under 'DUAS', including 'Generales', 'Manifiestos', 'DUCA-Ts', 'Depositos', 'Vehiculos', 'Imágenes', 'Talones', 'Viajes y Portones', and 'Golfito'. The main content area is titled 'CONSULTAS VARIAS DE DUAS' and lists several options: 'Consulta de DUAS', 'DUAS por partida', 'DUAS por Partida - Aduana', 'DUAS por Declarante/Agente', 'DUAS por Régimen', 'Duas de Oficio', 'Imprimir datos de un DUA', 'Exportaciones pendientes de confirmación', 'Consulta de Documentos', 'DUAS por Peso', 'Estadísticas resumidas del TIC@', 'Consulta DUAS con Precinto Electrónico', 'Contenedores de DUAS Exportación con Levante', and 'Seguimiento de DUAS'. A prominent red warning box with a yellow exclamation mark icon contains the text: '¡ALERTA PARA SU SEGURIDAD! El Ministerio de Hacienda advierte. Nuestros funcionarios no le llaman o envían mensajes para dar asesoría telefónica o por correo electrónico. Tampoco le solicitan contraseñas u otros datos personales, instalación de programas o acceso a sus cuentas bancarias. EVITE SER VÍCTIMA DE ESTAFAS SI RECIBE ESTE TIPO MENSAJES O LLAMADAS COMUNÍQUELO AL OIJ'. At the bottom of the alert box are icons for a phone (800-8000-645) and WhatsApp (8800-0645).

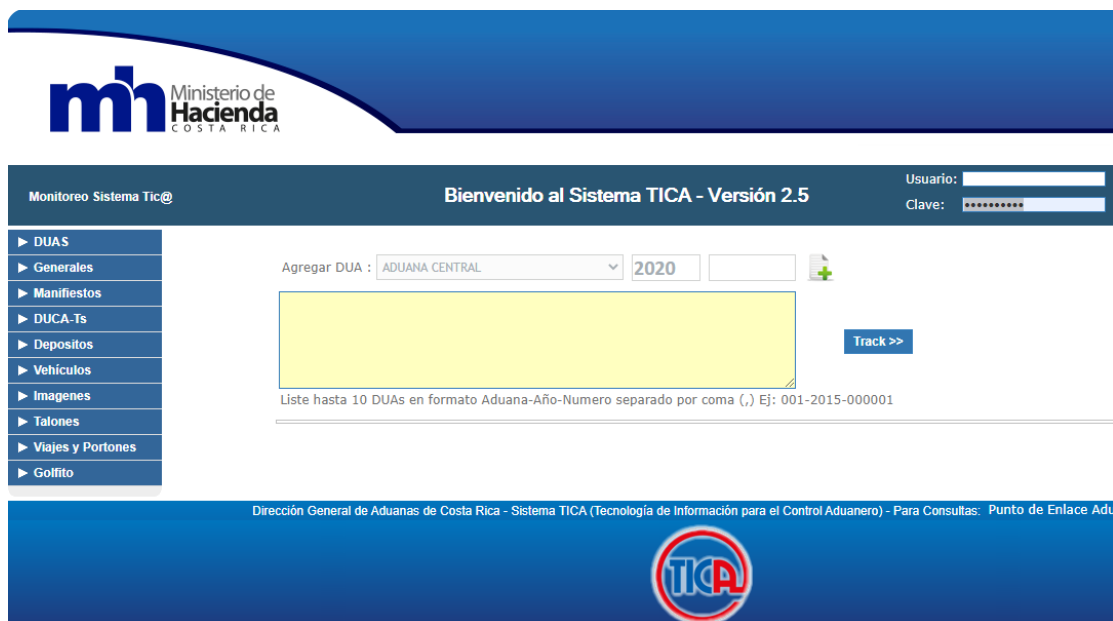
Fuente: Sistema TICA, página web del Ministerio de Hacienda.

Previo a realizar el análisis de los tiempos en las DUA, con aforo rojo en empresas certificadas como OEA y las empresas que no forman parte de esta, en el Cuadro N.^o 17 se explica la herramienta que permitirá validar la comparación de los tiempos y así determinar, si en efecto el programa ofrece una verdadera solución en reducir los tiempos de aforo, por parte de la administración aduanera. Para iniciar, se debe ingresar al sistema TICA en Consultas varias de DUAS, en la sección de DUAS, luego se ingresa a seguimiento de DUAS.

Una vez que se ingrese al apartado Seguimiento de DUAS, se mostrará una página de consulta en la cual se podrá elegir la aduana de operación, el año y digitar el DUA

sobre el cual se desea realizar la consulta, del proceso que inicia una vez enviado el archivo XML. El sistema de aduanas muestra el inicio de la liquidación, hasta obtener el estado ORI autorización de levante.

Ilustración 5 Ministerio de Hacienda (TICA): Paso 2 para consultar tiempos de aforo

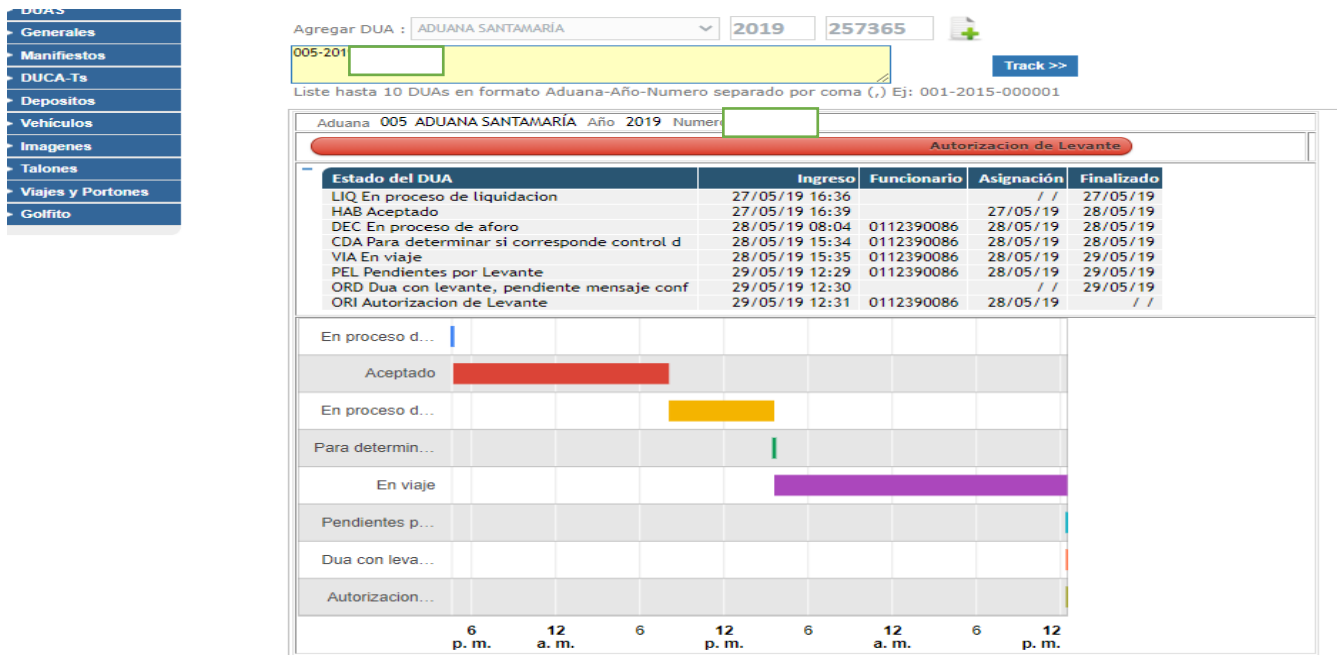


Fuente: Sistema TICA, página web del Ministerio de Hacienda.

En el siguiente ejemplo se muestra la DUA del importador XXXXX, empresa dentro del régimen de Zonas Francas con el código HXX, el cual bajo la declaración de importación 005-2019-2573XX interna en la modalidad 09-02 maquinaria, equipo y vehículos, en el apartado Agregar DUA se elige la aduana de operación 005, se coloca el año por consultar (2019) y se pone la numeración 257365, se agrega al

TRACK y se procede con el análisis de los tiempos del proceso de aforo, como se muestra en la siguiente imagen.

Ilustración 6 Ministerio de Hacienda (TICA): Paso 3 para consultar tiempos de aforo



Fuente: Sistema TICA, página web del Ministerio de Hacienda.

El resultado que se muestra en la imagen anterior, corresponde a la trazabilidad del tiempo que tomó revisar la carga en proceso de aforo, el cual inició el 27 de mayo de 2019 a las 16:36 p.m. y finalizó con el estado ORI el día 29 de mayo de 2019 a las 12:31 p.m.. En este ejemplo, se puede notar el procedimiento y el tiempo de acción de la aduana; de esta forma se realizará el análisis de las DUA en estado rojo, tanto a empresas certificadas como no certificadas.

En el siguiente apartado se analizará, de dos formas, el beneficio del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H del numeral 5) d, citado en la normativa como atención prioritaria en revisiones físicas y documentales. La primera de ellas es comparando la actuación del SNA, en la verificación de los aforos rojos en las empresas antes de la certificación y después de haberla obtenido, el segundo escenario se basará en la verificación de la administración aduanera en la revisión de los aforos rojos en empresas con el mismo nivel comercial o actividad comercial; se espera con esto, determinar la existencia o no, de una mejora en la atención de las cargas.

Para este análisis, se tomarán como referencias cuatro declaraciones de importación de empresas certificadas como OEA, dos de las cuales serán antes de ser OEA y dos siendo OEA. Las empresas elegidas son: Boston Scientific Costa Rica SRL, Arthrocare Costa Rica SRL, Distribuidora La Florida S.A., Compañía de Galletas Pozuelo DCR. S.A., Corporación de Supermercados Unidos S.R.L, Nitinol Devices, Baxter Products, Medtronic Medical, Schneider, Componentes Intel, ECOLAB, GBM y PROSALUD.

a. Empresas certificadas

El SNA establece, mediante la verificación en sistemas, de forma aleatoria, la numeración de la declaración única aduanera. Asimismo, determina que en el plazo de las 24 horas, posterior a un aforo rojo, se deberá asignar el funcionario que

realizará la verificación del cumplimiento, de lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley General de Aduanas.

En el cuadro N.º 13 se muestra una lista de empresas con DUA en aforo rojo, antes y después de obtener la certificación de Operador Económico Autorizado.

Cuadro N.º 13
Análisis de DUA de empresas certificadas OEA

Empresa certificada OEA	Régimen aduanero	DUA con aforo rojo	
		Antes del OEA	Después del OEA
Boston Scientific Costa Rica SRL	Zonas Francas	005-2012-090XX	005-2020-0527XX
		005-2012-1863XX	005-2020-1395XX
Arthrocare Costa Rica SRL	Zonas Francas	005-2013-2198XX	005-2020-1631XX
		005-2013-2548XX	005-2020-0509XX
Distribuidora La Florida S.A.	Importación definitiva	005-2013-1972XX	005-2020-1108XX
		003-2013-0272XX	005-2020-0868XX
Compañía de Galletas Pozuelo DCR. S.A.	Importación definitiva	-----	005-2019-5130XX
		003-2014-1068XX	006-2020-0193XX
Corporación de Supermercados Unidos S.R.L.	Importación definitiva	005-2013-2068XX	-----
		005-2013-2844XX	005-2019-0402XX

Fuente: Elaboración propia.

El sistema aduanero asigna el aforo, de forma aleatoria, a partir de criterios establecidos en la Dirección de Gestión de Riesgo. Como ente central rector, su aplicación se basa en lo dispuesto en el artículo 14 del *Reglamento a la Ley General de Aduanas N.º 7557*:

... Es competencia de esta Dirección, determinar y planificar las estrategias, disposiciones y criterios de riesgo, basados en un modelo de administración de riesgo e inteligencia aduanera, que permita orientar las acciones de control permanente, inmediato y posterior de sujetos, mercancías y operaciones aduaneras.

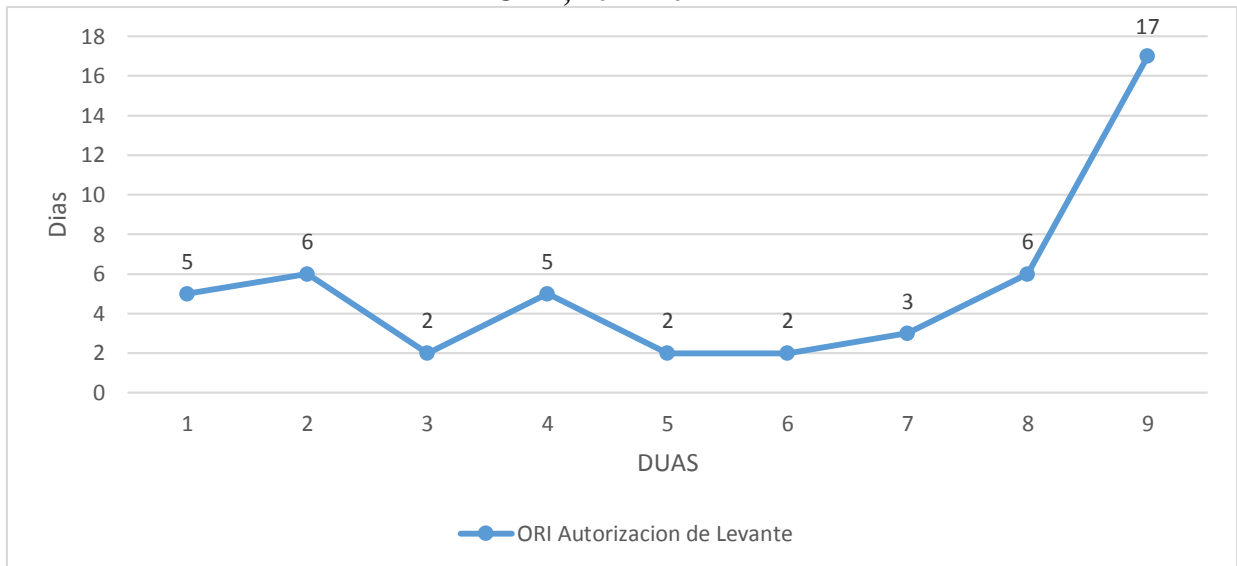
Lo anterior permite establecer un precedente en empresas según su operación, ya que el criterio de valoración de riesgo no permite identificar si una empresa es o no certificada como OEA, lo que significa que su operación, en cuanto a la verificación de controles aduaneros, está basada en un riesgo establecido a partir de inteligencia aduanera; sin embargo, la certificación OEA no excluye a empresas específicas en los perfiles de riesgo, y provoca, que con el fin de disminuir el control *a posteriori* o permanentemente, la administración esté reduciendo el control de empresas fuera de la certificación. Por ello, en el momento de verificar DUA rojos, en determinadas empresas no certificadas como OEA, se encuentra una reducción de los aforos rojos y en la mayoría de los casos, incluso resulta disminuido ese control inmediato.

El programa OEA, en Costa Rica, establece un beneficio de reducción en los controles físicos y documentales en su artículo 10, numeral 5) a, así como el numeral 5) d, el cual se basa en que la revisión física y/o documental se atenderá con prioridad. En el análisis sobre la verificación inmediata, en aforos a empresas que estuvieron fuera del programa de certificación aduanera, posteriormente se incorporaron. En el gráfico 10, se muestra el resultado del análisis en el tiempo de operación de la administración aduanera en aforos rojos, indicando que la ley regula el procedimiento de verificación inmediata, en el artículo 93 de la Ley N.º 7557.

Este periodo de revisión debe realizarse de forma inmediata; sin embargo, en la práctica la operación de verificación de las cargas está sujeta a los periodos de los días hábiles, por parte del funcionario asignado, así como el nivel de respuesta del declarante, para subsanar la solicitud realizada por el funcionario aduanero.

En el Gráfico N.º 10 se muestran los DUA en aforo rojo, de importadores antes de ser certificados como OEA; en el periodo comprendido, sus respuestas de atención en promedio tomaban de dos a tres días, para dar levante a las cargas.

Gráfico N.º 10
Autorización de levante de DUA de importación en estado rojo en empresa
OEA, 2012-2014



Fuente: Elaboración propia, a partir de datos del sistema informático TICA.

En el Gráfico N.º 10, se muestran las mismas empresas analizadas en el Cuadro N.º 19; sin embargo, en este caso el factor que cambió es debido a la certificación obtenida. En el análisis de las verificaciones inmediatas por aforo rojo, se muestra que la administración aduanera aumentó el nivel de respuesta a las empresas OEA, siendo estas incluso autorizadas para el levante, el mismo día de haber obtenido el aforo rojo.

b. Empresas no certificadas

En el caso de las empresas, que no cuentan con una certificación que garantice, una atención prioritaria en verificación inmediata, por parte del servicio aduanero, estos fueron los resultados obtenidos en algunas empresas con actividades comerciales similares. Ver siguiente cuadro.

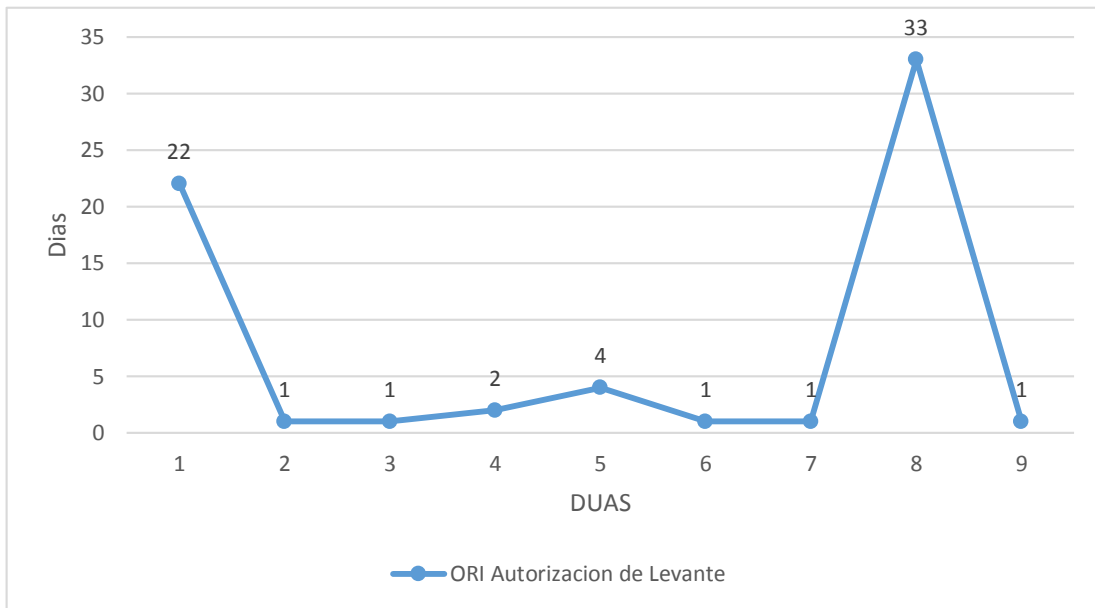
**Cuadro N.º 14
Análisis de DUA de empresas no certificadas OEA**

Empresa certificada OEA	Régimen aduanero	DUA con aforo rojo	
CAMTRONICS S.A.	Zonas Francas	001-2020-0131XX	001-2019-0063XX
		001-2019-0662XX	005-2019-2573XX
Nitinol Devices	Zonas Francas	005-2019-0275XX	
Baxter Products	Zonas Francas	005-2020-1752XX	005-2020-1970XX
Medtronic Medical	Zonas Francas	005-2019-2288XX	
Schneider	Importación Definitiva	005-2019-2267XX	005-2019-3888XX
Componentes Intel	Zonas Francas	005-2019-2111XX	
ECOLAB	Importación y exportación Definitiva	005-2019-0875XX	001-2020-0093XX
		003-2019-0789XX	003-2018-0510XX
GBM	Importación Definitiva	005-2020-0887XX	
PROSALUD	Exportación definitiva	002-2018-0510XX	002-2018-087XX

Fuente: Elaboración propia.

Como se muestra en el cuadro anterior las declaraciones de importaciones, así como exportaciones en proceso de aforo, en empresas que no cuentan con la certificación, no variaron en cuanto al nivel de atención prioritaria, con el que el servicio aduanero de Costa Rica verifica el cumplimiento del artículo 86 de la Ley 7557. Como se ve en el gráfico N.º 11 la respuesta es eficiente y contrasta en algunos casos específicos. Sin embargo, la media presente es de dos días.

Gráfico N.º 11
Autorización de levante de DUA de importación en estado rojo, de empresas no certificadas OEA, 2019-2020



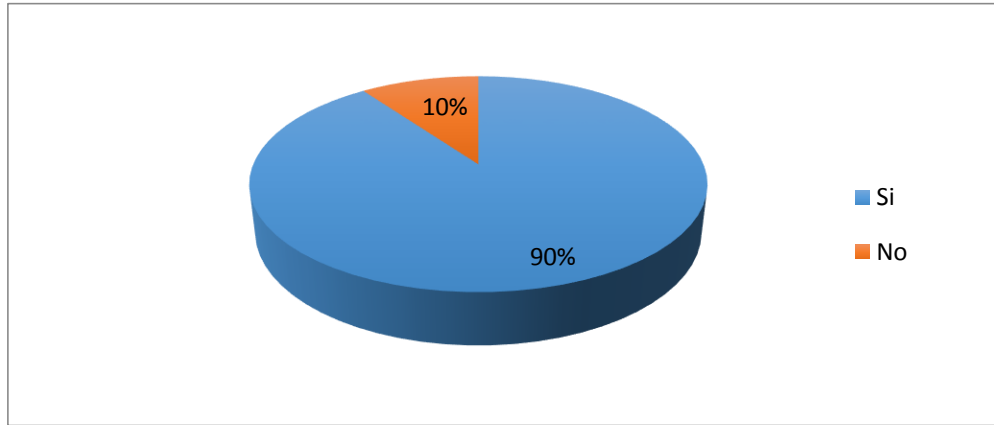
Fuente: Elaboración propia, a partir de datos del sistema informático TICA.

Como se muestra en los datos del Gráfico N.º 11, muchos de los aforos rojos son procesados en un tiempo medio de dos días, existen casos de levantes que demoran varios días. Estos temas deben ser analizados desde el nivel de respuesta del

importador, al suministrar la información requerida, hasta el cumplimiento o no de sanciones y el pago de multas que conllevan.

En el Gráfico N.º 12, se presentan los datos de las empresas que no son certificadas OEA y pese a ser una razón de peso en beneficios, muchas de las empresas buscan con esta certificación una reducción y así lo muestran los encuestados, ya que el 90% indicó que esperaba una reducción de sus aforos, mientras el 10% restante no ve una mejora en esta área de revisión, de parte de la aduana. Sin duda, esto plantea dos temas por profundizar: el primero de ellos es el verdadero nivel de respuesta de parte de la autoridad aduanera, para afrontar un aumento de empresas certificadas y que estas soliciten aplicar la prioridad de atención en sus cargas, bajo un aforo rojo y el otro escenario es, reducir criterios de aforo para beneficiar las empresas OEA, lo cual acarrea que muchas otras empresas, que no cuentan con la certificación, se vean beneficiadas por las medidas de reducir el riesgo, en ciertas cargas importadas al país.

Gráfico N.º 12
¿Cree que tener la certificación de Operador Económico Autorizado puede mejorar la reducción en aforos rojos ante la autoridad aduanera?



Fuente: Elaboración propia.

3.3.4 Acuerdos o Arreglos de Reconocimiento Mutuo (ARM)

Estos Acuerdos son considerados, uno de los principales beneficios adquiridos por formar parte de la certificación OEA, dado que permiten reconocer o aceptar algún tipo de decisión tomada, en materia de aduanas, por una administración de otro país; el objeto de su creación es proporcionar beneficios, recíprocamente, a los OEA involucrados en el comercio internacional. Cada uno de los países, que firma el acuerdo, se compromete a asegurar y proteger información intercambiada, de conformidad con sus respectivas legislaciones nacionales, así como a tomar las medidas que sean necesarias, para fortalecer la seguridad de la cadena logística de suministro. Su aplicación brinda una plataforma sólida, que permite el desarrollo, a largo plazo, de sistemas internacionales de reconocimiento mutuo de la calidad de

OEA, bilaterales o regionales. Para febrero del 2020, Costa Rica, cuenta con tres acuerdos firmados en el siguiente orden cronológico.

En el año 2019 se firma el primer ARM con México, denominado: “Arreglo entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de los Estados Unidos Mexicanos y la DGA de la República de Costa Rica, sobre el Reconocimiento Mutuo de sus respectivos programas de OEA”, firmado el 17 de abril del 2018.

El 24 de abril del 2019, Costa Rica firma un segundo ARM, el cual es de carácter multilateral, firmado junto con tres países de la región Centroamericana (El Salvador, Guatemala, Panamá), dicho documento es llamado; “Arreglo entre La Dirección General de Aduanas de la República de Costa Rica, la Dirección General de Aduanas de la República de El Salvador, la Superintendencia de Administración Tributaria de la República de Guatemala y la Autoridad Nacional de la República de Panamá, sobre el Reconocimiento Mutuo de sus respectivos programas de Operador Económico Autorizado (OEA). El 19 de diciembre del 2019, se firma el tercer Acuerdo con Colombia.

Si bien es cierto que la certificación establece, que las empresas OEA en Costa Rica se rigen según los acuerdos denominados ARM, brindando reciprocidad en el tratamiento y privilegios, si exporta o importa de países con los que se mantiene acuerdo, esto desde un área logística y de proceso aduanal, supone una mejora para

cualquier empresa. Para que surta efecto en el caso de las empresas OEA en Costa Rica, se deben mantener actividades comerciales con estos países. Según las consultas, mediante una encuesta, hechas a empresas certificadas, el 80% indicó, no contar con beneficios en este sentido, mientras el 20% indicó un beneficio, pero no supone una a corto plazo, debido a que sus principales clientes son Estados Unidos o bien países de la Unión Europea.

CAPÍTULO IV

GUÍA GENERAL QUE FACILITE Y PROMUEVA LA INCORPORACIÓN DE EMPRESAS IMPORTADORAS Y EXPORTADORAS PARA OPTAR POR LA CERTIFICACIÓN OEA.

INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO

Las empresas importadoras y exportadoras, en Costa Rica, cuentan con la posibilidad de ser reconocidas como OEA; sin embargo, para lograr esta certificación, las diferentes organizaciones deben someterse a un proceso de verificación y cumplimiento, tanto de requisitos como de obligaciones establecidas en el Decreto Ejecutivo N.º 39889-H. Estas medidas, en algunos de los casos, llevarán a las empresas a desarrollar nuevos procedimientos, para la verificación de los riesgos en las operaciones, así como la creación de auditorías periódicas, que garanticen el cumplimiento constante de la certificación. Aquellas empresas que en su estructura organizacional, cuentan con otro tipo de certificaciones, ya sea de calidad o seguridad en la cadena de suministros, por su nivel de complejidad cumplirán con mayor facilidad los criterios establecidos por el ARAE, ente encargado de otorgar o no la certificación.

Todas las empresas que deseen ser reconocidas como OEA, en Costa Rica, necesariamente deberán completar los formularios establecidos por el Ministerio de Hacienda. Si incumplen con los requisitos adecuados, de conformidad con el análisis de los especialistas, estos, mediante una resolución posterior a la verificación de cumplimiento, notificarán a la empresa interesada el rechazo. Si la empresa solicitante no cumple con algún requisito, el expediente será cerrado mediante un oficio; sin embargo, en este capítulo se plantea la posibilidad de ofrecer un instrumento, que muestre un panorama general del estado actual de una empresa que

aspire a ser OEA. Con dicho instrumento, no se pretende sustituir los procesos actuales de autoevaluación establecidos por ARAE, por lo contrario, se propone como un parámetro de comparación, para que las empresas visualicen aquellos aspectos en los que deben mejorar y analicen si la certificación traerá consigo beneficios en sus procesos aduaneros.

4.1 Método de evaluación

Las empresas pueden completar el formulario de autoevaluación, propuesto por el ARAE y esperar a que un especialista emita un criterio que les permita visualizar el estado real de su solicitud. En este apartado, se desarrollará el método por seguir para determinar un criterio de evaluación, que permita establecer los niveles de cumplimiento de las empresas, con la finalidad de identificar debilidades y mejoras en su estructura como empresa.

Tabla 1
Criterios de valoración para la certificación OEA

Clasificación	Rango de Nota	Criterio OEA
Ideal	100	+
Excelente	Mayor que 95, menor que 99	+
Muy bueno	Mayor que 90, menor que 94	+
Regular	Mayor que 80, menor que 89	+
Inaceptable	Mayor que 70, menor que 79	-
Insuficiente	Mayor que 60, menor que 69	-
Deficiente	Menor que 59, igual a 0	-

Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 1 se describen los parámetros aptos, según el nivel de cumplimiento. Las empresas, que se sometan libremente a la verificación, recibirán una nota, dependiendo de la calificación obtendrán recomendaciones de mejoras, cambios o ajustes necesarios para aumentar sus oportunidades, de cumplir con los requisitos mínimos establecidos mediante decreto. Estos resultados, únicamente deberán verse como una guía, para que la empresa determine si la certificación OEA es beneficiosa. De acuerdo con la tabla 1, la forma de calcular el resultado es a partir de un promedio simple, entre las categorías evaluadas y las respuestas, según se define en la tabla 2.

El proceso para someterse, a esta verificación de cumplimiento, está ajustado de acuerdo con los requisitos establecidos por el Decreto Ejecutivo N.º 39889-H.

Dichas categorías son las siguientes:

- A. Cumplimiento de condiciones previas.
- B. Gestión administrativa.
- C. Solvencia financiera.
- D. Medidas de seguridad en las instalaciones.
- E. Medidas de seguridad en acceso, control de personal y control de procesos.
- F. Seguridad de la carga y medios de transporte.
- G. Seguridad en sistemas informáticos.
- H. Procedimiento de resguardo de documentación.
- I. Desarrollo de procesos de fiscalización o verificación de procedimientos.

La empresa interesada, en el proceso, únicamente debe elegir aquella categoría con la que se identifique, sea esta como importador o exportador; posteriormente a esa elección, se desplegarán aquellas características necesarias, que deberán ser elegidas mediante criterios previamente establecidos (ver tabla 2). Al finalizar con la elección, se mostrará una calificación con la nota obtenida y además de los resultados necesarios se indicarán aquellas categorías o procesos, en los que se debe mejorar, para que el proceso de certificación cumpla con los parámetros exigidos por ARAE y que su solicitud tenga mayor probabilidad de ser aceptada. Lo anterior es un

proceso, que necesariamente va a requerir respuestas realistas del estado de su organización y del cumplimiento real de cada uno de los criterios elegidos.

Las empresas u organizaciones interesadas deberán elegir la opción, de acuerdo con el nivel de cumplimiento; estas posibles elecciones no están categorizadas en respuestas buenas o malas, sino en respuestas positivas o negativas, desde el punto de vista como visión general y panorámica del estado real de la empresa. En la Tabla 2 se muestran las opciones de respuestas y el significado.

Tabla 2
Opciones de respuestas para la certificación OEA

Elección	Descripción de las respuestas	Categoría
Sí	Considera que cumple satisfactoriamente con el enunciado.	1
No	No considera que su empresa cumple con este enunciado.	0
Se puede	Su empresa puede cumplir con el enunciado.	1
No se puede	Su empresa ve difícil cumplir con este enunciado.	0

Fuente: Elaboración propia.

Lo anterior muestra, que según el nivel de compromiso de la empresa para el cumplimiento o no de los requisitos establecidos en el Decreto Ejecutivo N.º 39889-H, esta puede visualizar con mayor transparencia, si le es factible o no proseguir con la certificación para ser OEA en Costa Rica.

En la Ilustración 8 se muestra un ejemplo de las descripciones y las respuestas que obtendrían dependiendo de lo elegido, la guía propuesta se basa en una evaluación del cumplimiento de los requisitos, a partir de una hoja de Excel. Esta elección busca ofrecer a los interesados una realidad de su estatus.

Ilustración 7 **Evaluación sobre cumplimiento de requisitos**

Propuesta de guía para la evaluación de la certificación OEA

Parte I: Gestión administrativa

Sin responder

				1
Parte I: Gestión administrativa		Respuestas	Comentarios adicionales	Observación importante
#	Requisitos			
1	¿Está domiciliado en el territorio aduanero nacional con al menos tres (3) años de operación en el país?	Se puede	Aumentan las posibilidades de ser OEA	
2	¿Está al día con Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS) y con las obligaciones tributarias que establece la Dirección General de Tributación (DGT)?	No	Capítulo II, artículo 8. 2). a)	
3	En los últimos tres (3) años a la presentación de la solicitud, ¿ha sido sancionada por conductas graves relativas a la legislación tributaria o aduanera?	Sí	Aumentan las posibilidades de ser OEA	
4	¿Está de acuerdo en invertir dinero para presentar certificaciones de estados financieros y declaraciones juradas?			Debe elegir una opción
5	¿Presentaría los estados financieros auditados de los últimos tres períodos fiscales anteriores a la presentación de la solicitud?	Sí	Aumentan las posibilidades de ser OEA	
6	¿Estaría dispuesto a revelar detalles de sus operaciones, clientes y el destino de sus operaciones?	No se puede	Capítulo II, artículo 9. 9)	

Fuente: Elaboración propia.

Como se evidencia en la ilustración anterior, en el apartado *Parte I: Gestión administrativa*, con la finalidad de ejemplificar la forma de la evaluación, se utilizan seis preguntas de cumplimiento obligatorio para presentar la solicitud de la certificación; cada empresa con interés de ser OEA puede elegir aquellas preguntas con las que se identifique de forma favorable o positiva, ya sea eligiendo un sí o un no, o bien un se puede o no se puede. Dependiendo de su elección, cada observación dará una indicación. Por ejemplo, en la línea tres de la ilustración anterior se eligió como respuesta un sí, esto permite indicarle a la empresa con deseos de certificarse que contar con esa exigencia por parte del ARAE aumenta sus posibilidades de ser OEA. El mismo cuadro, si no responde, muestra una observación en rojo indicando que dejó un campo sin elegir, como se muestra en la línea cuatro de la ilustración. En la línea seis, la respuesta seleccionada es un ‘no se puede’ y en la columna de observaciones, se muestra el artículo del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H del OEA que incumple.

4.2 Análisis de casos de autoevaluaciones del OEA

4.2.1 Análisis autoevaluación OEA España

Como referencia y para poder desarrollar adecuadamente la propuesta de una guía en Costa Rica, que permita a las empresas visualizar su estado real para obtener la certificación OEA, se analizará el modelo establecido para realizar las autoevaluaciones en España. En primer lugar, toda empresa interesada debe conocer el documento titulado Notas explicativas del cuestionario de autoevaluación de los

OEA, el cual se basa en una explicación de los criterios e información necesaria, solicitada por la administración aduanera, con el fin de conocer el perfil adecuado del solicitante; la administración encargada de realizar la recepción de documentos para ser OEA exhorta a los interesados a consultar las dudas que tengan con el correcto llenado de las autoevaluaciones; además, en el párrafo seis de las *Notas explicativas* se indica lo siguiente;

“... la autoridad aduanera tendrá en cuenta el tamaño de la empresa ejemplo; pequeñas y medianas empresas (pymes), personería jurídica, su estructura, los principales socios comerciales y su actividad económica concreta. Por consiguiente, las medidas que deban aplicarse para atenderse a los criterios pueden variar en función de los operadores, por ejemplo, atendiendo al tamaño de la empresa, sin que por ello se vea afectado el cumplimiento de los requisitos.”

Lo anterior deja en evidencia, que otras administraciones, pese a que en principio los criterios y requisitos son aplicables para todos, en el momento de recibir todas las solicitudes, tanto de figuras jurídicas como físicas, valoran y contemplan su estructura, su organización y su nivel comercial, de acuerdo con el interés perseguido de certificarse como OEA. Algunas de las características por destacar en las notas explicativas, relativas a la autoevaluación realizada por España son:

- A. Busca categorizar la empresa de acuerdo con criterios de cantidad de empleados a partir de opciones como microempresa, pequeña empresa, mediana empresa o gran empresa.
- B. Invita a las empresas solicitantes a acogerse a normas internacionales de calidad o de seguridad, con el fin de facilitar las auditorías de la administración para la verificación de cumplimiento de requisitos.
- C. Busca ampliar todas las preguntas realizadas en el documento de autoevaluación, para evitar confusiones y posibles rechazos de la solicitud.
- D. Aclara que la información específica solicitada, solo tiene como fin generar un panorama claro de la posición real del solicitante.
- E. Especifica por medio de ejemplos la razón de algunas preguntas, como se evidencia en subsección 1.1: Información General de la empresa; apartado 1.1.6: “Con esta pregunta se trata de determinar si usted comercia o no (en mercancías, no en servicios) con sus empresas vinculadas”.

Como se evidenció, España aclara todos los puntos de su autoevaluación, con la finalidad de evitar atrasos por inconsistencias o un mal llenado. En Costa Rica, por otro lado, de igual forma se cuenta con el formulario de autoevaluación, disponible en la página del MH en la sección Otros servicios, aduaneros, OEA, además de un formulario definido como Procedimientos de Certificación OEA (por sus siglas OEA-PC), el cual reúne en términos específicos el actuar, tanto de la administración,

dejando en claro cada paso por seguir y previniendo al administrado, en el apartado de políticas generales numeral 8, sobre errores u omisiones, o el incumplimiento de algún requisito establecido en el reglamento, ya sea durante el proceso de análisis y verificación de la admisibilidad de la información o documentos adjuntados. Es así como resulta fundamental para las empresas, contar con un instrumento que les permita prevenir ser rechazados, en el momento de presentar el formulario, por primera vez a la administración.

4.2.2 Análisis autoevaluación OEA Panamá

Con la finalidad de ampliar el desarrollo de esta investigación y de este capítulo en específico, se analizan todos los países con los cuales ya se realizó una comparación de requisitos y beneficios en el capítulo número dos. Por consiguiente, es indispensable conocer el modelo de autoevaluación que utiliza Panamá, para compararlo con todas aquellas empresas que deseen obtener la certificación. Inicialmente, Panamá cuenta con la página web ANA, en la cual se encuentra toda la información y normativa de la certificación del OEA. En el inicio de la página se encuentran los documentos de Formularios y Autoevaluaciones y se derivan tres pestañas: una autoevaluación que es un documento en Excel, un manual del programa OEA y una serie de formularios.

En el *Manual del Programa Operador Económico Autorizado del 2014*, en su Parte II. Paso para la obtención del certificado, se hace mención sobre el primer paso

de las etapas que conlleva certificarse; es una autoevaluación inicial, que se hace con el objetivo de medir el cumplimiento de todos los requisitos establecidos y deberá ser completado según las actividades comerciales que realice, la información proporcionada será comprobada por el equipo validador del OEA.

Esta autoevaluación consta de un total de 144 preguntas, que se han dividido en diversos rubros. Inicialmente se debe llenar un perfil del interesado, con todos los datos de la empresa y la actividad comercial que realiza; seguidamente, se divide entre los siguientes rubros:

1. Condiciones previas.
2. Requisitos de prevención y seguridad.
3. Controles de acceso físico.
4. Seguridad del personal.
5. Seguridad de procesos de información de la carga.
6. Seguridad física de las instalaciones.
7. Seguridad de la tecnología informática.
8. Capacitación en seguridad y concienciación sobre amenazas.

Una vez completado este archivo de autoevaluación, deberá ser guardado y adjuntarse en un CD o USB, con los demás documentos de la solicitud.

La autoevaluación que se realiza en Panamá y la de Costa Rica, son bastante similares, pues si bien el formato y rubros pueden variar, tienen un objetivo común y es el de conocer acerca del cumplimiento de los requisitos por parte del solicitante. Este deberá completar todos los pasos ya establecidos por la administración, para que luego de un análisis de todos los documentos presentados, le informe si ha sido aprobada o rechazada su solicitud. Al igual que en Costa Rica, no existe una evaluación previa o criterios previos de evaluabilidad, que le permitan a la empresa conocer si será rechazada antes de presentar la solicitud y tampoco una que le indique, en qué puntos puede mejorar, para lograr mayores posibilidades de ser certificada.

4.2.3 Análisis autoevaluación OEA México

México ha logrado mediante etapas, que diversos actores, participantes de forma directa o indirecta en el comercio internacional, hayan logrado certificarse como OEA en su país, más allá del importador y exportador. Por esto, actores como los agentes aduanales y autotransportistas terrestres, entre otros, han logrado certificarse.

Por otro lado, México cuenta con el portal de trámites y servicios llamado SAT, en el cual se encuentra toda la información relacionada con la figura del OEA. Al igual que en otros países, las empresas o actores que deseen obtener la certificación del OEA, deberán cumplir con una serie de requisitos generales y específicos, según

el rubro al que pertenezcan, deberán presentar la solicitud y esperar por la resolución, un plazo de 120 días hábiles.

México no cuenta, como tal, con un documento que lleve el nombre de autoevaluación como sí lo tiene Costa Rica; sin embargo, los solicitantes deberán llenar una serie de perfiles, según el rubro al que pertenezcan. Estos consisten en un documento, donde se evalúa una serie de temas, mediante el cual, se pretende asegurar que las empresas se encuentran implementando prácticas y procesos de seguridad correctos. Los perfiles disponibles son:

- a) Perfil agente aduanal.
- b) Perfil autotransportista.
- c) Perfil de la empresa.
- d) Perfil de mensajería.
- e) Perfil de paquetería.
- f) Perfil del recinto fiscalizado.
- g) Perfil parques industriales.
- h) Perfil transportista ferroviario.

Cada uno de los perfiles busca un objetivo específico, según el rubro que se esté analizando; todos, sin distinción, cuentan con una parte inicial, donde deberán incluir datos generales de la empresa y seguidamente, los puntos que evalúan otros temas de

interés, como planes de contingencia, seguridad, instalaciones, estacionamientos, alumbrados, entre otros.

Cada uno de los perfiles cuenta con un espacio de recomendaciones, las cuales pretenden ser una guía en caso de que el solicitante no cuente con lo que se le solicita en alguno de los apartados, por lo que estas recomendaciones planteadas pueden ayudarles a elaborar o implementar eso de lo que carecen. Cabe destacar, que las recomendaciones planteadas en cada uno de los puntos por evaluar no son obligatorias, sino una sugerencia para facilitarle al solicitante lograr su objetivo.

4.3 Guía de facilitación y promoción para empresas que deseen optar por la certificación OEA.

Con la siguiente guía, se busca ofrecer una herramienta que permita a las empresas visualizar en qué están fallando, y además, identificar los aspectos necesarios para lograr aumentar sus posibilidades de ser considerados, para optar por la certificación OEA. A continuación, se detallan según las categorías.

Tabla 3
Cumplimiento de condiciones previas

N.º	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Está domiciliado en el territorio aduanero nacional, con al menos tres (3) años de operación en el país?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Obligación: Capítulo II, artículo 7, a)
2	¿Está al día con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS) y con las obligaciones tributarias que establece la Dirección General de Tributación (DGT)?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 2). A
3	En los últimos tres (3) años antes de la presentación de la solicitud; ¿ha sido sancionado por conductas graves relativas a la legislación tributaria o aduanera?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 1). B
5	¿Está de acuerdo en invertir dinero para presentar certificaciones de estados financieros y declaraciones juradas?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo III, artículo 13. 6)
6	¿Presentaría los estados financieros auditados de los últimos tres períodos fiscales anteriores a la presentación de la solicitud?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 3). a. Capítulo III, artículo 13. 6)
7	¿Estaría dispuesto a revelar detalles de sus operaciones y clientes, el destino de sus operaciones?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 9)

Fuente: Elaboración propia.

Este apartado busca establecer en primer orden, que las empresas que buscan la certificación estén debidamente inscritas en el territorio aduanero nacional, además de demostrar que han operado comercialmente en el territorio costarricense. Esto porque la certificación busca reducir considerablemente, en la operación de la empresa, los tiempos en procesos aduanales y de nacionalización o exportación de cargas y se espera otorgar dichas ventajas, a aquellas empresas que realmente se

dediquen a actividades reguladas. Entre otros aspectos por considerar, es sobre la presentación de certificados, tanto de estados financieros de la empresa, como de las declaraciones juradas.

Tabla 4
Gestión administrativa

N.º	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Dispone y mantiene actualizados los permisos o autorizaciones requeridos para una correcta ejecución de sus actividades comerciales?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 2) a
2	¿Elaboraría un procedimiento documentado para ejecución de un Sistema de Gestión de Riesgo?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 2) b
3	¿Elaboraría un programa de auditorías de los procedimientos que tengan relación con el cumplimiento de los requisitos OEA?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 2)
4	¿Tienen procedimientos documentados que describan cómo se realizan los trámites aduaneros?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 2) g
	¿Tiene establecidos criterios para la selección del Agente o Agencia de Aduanas?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 2) c
5	¿Tiene personal capacitado en la normativa aduanera y de comercio internacional?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 2) c

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 5
Solvencia financiera

N.º	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Tiene capacidad de pago para cumplir con sus compromisos adquiridos, así como de disponer de los bienes y recursos para hacerles frente a sus obligaciones?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 9)
2	¿Posee un nivel de comportamiento de pago histórico 1 (bueno) o 2 (aceptable), según el Reporte Crediticio de la SUGEF?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo III, artículo 13. 7)
3	¿Tiene una situación financiera con la capacidad de mantener y mejorar las medidas destinadas a garantizar la seguridad de la cadena de suministro?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 9)
4	¿Mantiene estados financieros actualizados, mensual y anualmente?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 3) a
5	¿Cuenta la empresa con un departamento financiero interno?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 3) e)
6	¿Tiene indicadores financieros favorables (rentabilidad, liquidez, razón de endeudamiento y capital de trabajo)?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 3)

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 6
Medidas de seguridad en las instalaciones

	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Está dispuesto a invertir en sistemas de seguridad a corto plazo?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) a) vii
2	¿Tiene cierre perimetral alrededor de las instalaciones, así como barreras interiores en las áreas de manejo de carga?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 9)
3	¿Realiza inspecciones periódicas a los límites exteriores e interiores de las instalaciones para verificar su integridad e identificar daños?,	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 9)
4	¿Tienen mecanismos de aseguramiento en puertas, portones, ventanas y casetas?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) a) ii
5	¿Están delimitadas y señalizadas las zonas para estacionamiento de vehículos de particulares?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) a) iii
6	¿Realizan inspecciones periódicas que garanticen el buen estado de las instalaciones?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 9)
7	¿Disponen de un registro para la entrega y devolución de las llaves?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) a) v
8	¿Invertiría en sistemas de iluminación fuera y dentro de las instalaciones?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) a) vi
9	¿Dispone de sistemas de comunicación interna, como radios?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) a) viii

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 7
Medidas de seguridad en acceso, control de personal y control de procesos

N.º	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Estaría dispuesto a realizar un cierre perimetral alrededor de las instalaciones, así como barreras interiores en las áreas de manejo de carga?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) e)
2	¿Realizaría inspecciones periódicas a los límites exteriores e interiores de las instalaciones para verificar su integridad e identificar daños?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) e) i
3	¿Documenta su procedimiento de autoevaluación e indica las dependencias o áreas responsables dentro de la empresa?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 9)
4	¿Cuentan con carné que permite la identificación de los empleados?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) b) i
5	¿Cuenta con un procedimiento en el cual se regule el ingreso y salida del personal de la empresa, así como, del personal subcontratado (servicios, seguridad privada, entre otros)?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) b) i
6	¿Cuenta con procedimientos que indiquen la forma de efectuar la investigación y comprobación de la información proporcionada por los empleados?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) g)

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 8
Seguridad de la carga y medios de transporte

N.º	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Tiene el solicitante procedimientos establecidos para verificar la integridad física de la estructura del contenedor antes del empaque, incluso la confiabilidad de los mecanismos de cerradura de las puertas?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) e) i
2	¿Verifica el ingreso y salida de la carga en relación con los documentos (aduaneros, de embarque, etc.) y las respectivas autorizaciones por parte de la autoridad aduanera?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) g) iii
3	¿Desarrollaría un diagrama de flujo de proceso logístico que contemple el movimiento de los medios de transporte, las unidades de transporte, mercancías, la documentación y los registros informáticos requeridos en sus operaciones?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9. 9)
4	¿Se asegura que la información ingresada a los registros informáticos, sea completa, correcta, respaldada y protegida contra alteraciones o uso indebido?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) h)
5	¿Realiza auditorías de inventarios de forma periódica?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) i)
6	¿Dispone de un sistema de control de inventario e identificación de mercancías?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) i)

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 9
Seguridad en sistemas informáticos

N.º	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Disponen de políticas de seguridad en las que se defina la responsabilidad de los usuarios en el uso de los sistemas informáticos?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) h)
2	¿Cuenta la empresa con un procedimiento para manejo de la seguridad en las tecnologías de la información?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) h) ii
3	¿Tiene medidas establecidas para proteger los sistemas informáticos de invasores externos?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) h) ii
4	¿Cuenta con un inventario de los activos que contienen información sensible de la empresa?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) h) iii
5	¿Tiene controles para el acceso limitado al área en el que se resguarda y maneja la información electrónica?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) h) i
6	¿Tiene requisitos de seguridad establecidos para el personal externo que tenga acceso a los sistemas informáticos?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8. 4) h)

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 10
Procedimiento de resguardo de documentación

N.º	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Dispone de un procedimiento documentado que incluya el registro, clasificación y archivos de documentos físicos?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) h) iii
2	¿Cuenta con controles para el acceso de los documentos sensibles en la empresa?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) h) iii
3	¿Tiene un lugar adecuado y seguro para el archivo de los documentos?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) h) iii
4	¿Mantiene expedientes sobre las capacitaciones y entrenamiento brindados al personal involucrado con el manejo de la carga?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) g)
5	¿Estaría en disposición de instruir a la aduana sobre los procedimientos de seguridad interna que utiliza considerando la normativa que regula el OEA?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 9) 7)
6	¿Están las diferentes gerencias de la empresa, pendientes de que sus empleados reciban las capacitaciones de seguridad?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) g)

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 11

Desarrollo de procesos de fiscalización o verificación de procedimientos

N.º	Pregunta	Respuestas	Resultado obtenido
1	¿Tiene controles para el acceso restringido a los archivos de documentos físicos?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) h) iii
2	¿Podría desarrollar un procedimiento documentado que incluya el registro, clasificación y archivo de documentos físicos?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) h) iii
3	¿Cuenta con controles para el acceso restringido a los archivos de documentos físicos?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) h) iii
4	¿Se aplican controles para llevar a cabo la destrucción de la documentación física?	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) h) iii
5	¿Realizan inspecciones periódicas que garanticen el buen estado de las instalaciones	Positivas	Aumentan las posibilidades de ser OEA
		Negativas	Capítulo II, artículo 8) h) i

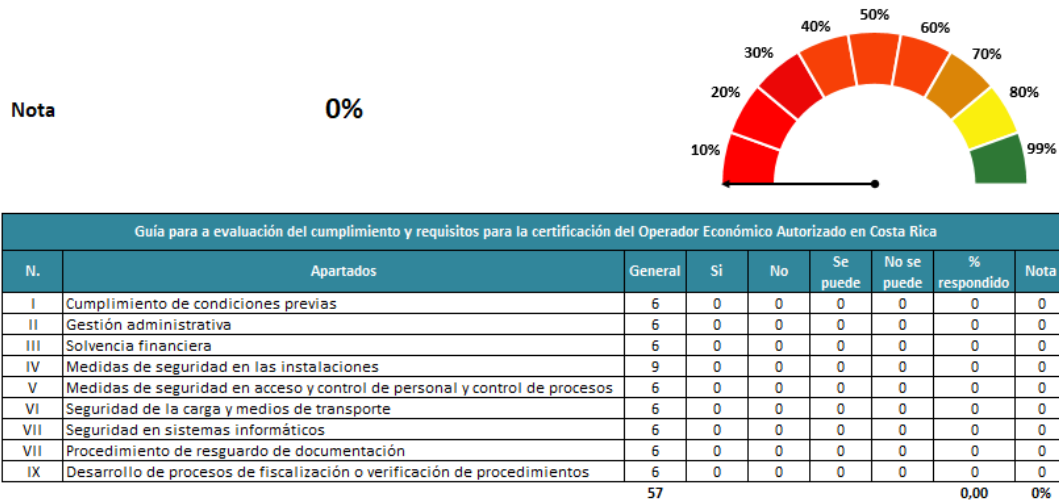
Fuente: Elaboración propia.

Las tablas anteriores son parte de la Guía de facilitación y promoción para empresas interesadas en optar por la certificación *OEA*, la cual constituye un insumo importante, para todas aquellas empresas que deseen certificarse, ya que mediante un formulario, que estuviera disponible en la página web del Ministerio de Hacienda, se les permitiría de manera ágil a las empresas, conocer de previo el nivel el cumplimiento de los requisitos. La idea principal de esta guía es lograr, que las empresas en distintas modalidades se interesen en la certificación y vean en esta una

herramienta útil en el proceso, ya que antes de presentar la documentación respectiva, les permitirá conocer sus fortalezas y debilidades.

Las empresas interesadas en ser OEA, pueden medir el nivel de cumplimiento del Decreto Ejecutivo N.º 38998-H, a partir de la guía de evaluación del OEA, con la finalidad de conocer las mejoras que deben realizar, para iniciar con el proceso. Como se muestra en la imagen, el usuario accede a partir de un sistema, en esta primera parte existen nueve apartados, que engloban características fundamentales de la certificación, además de siete columnas, dos de ellas totalizan el nivel de preguntas respondidas y una establece una calificación por apartado.

Ilustración 8
Sistema de medición para guía de evaluación



Fuente: Elaboración propia.

En la segunda parte del archivo se muestran las 57 preguntas, que van desarrolladas a partir de los apartados; en promedio, cada apartado engloba cerca de

seis preguntas, excepto el apartado IV, que contiene nueve. Como se muestra en la imagen, existen cuatro columnas: en la primera de ellas se establece el requisito o la indicación necesaria de ser ejecutada o desarrollada por la empresa; la segunda contiene la respuesta, para la que se puede elegir entre cuatro opciones, en la tercera columna se indica el comentario, a partir de la respuesta seleccionada; en las respuestas negativas, el resultado será la infracción al artículo del Decreto vigente del certificado y la cuarta columna únicamente muestra si quedan preguntas sin responder o no.

Ilustración 9

Guía para a evaluación del cumplimiento y requisitos para la certificación del Operador Económico Autorizado en Costa Rica

Observación: Esta guía no es un documento de carácter oficial que determina el resultado final esperado en el proceso de verificación del OEA ante el Ministerio de Hacienda. Se presenta como una herramienta de evaluación respecto del cumplimiento de los requisitos que se determinaron, de carácter esencial, para un resultado positivo ante los analistas del OEA.

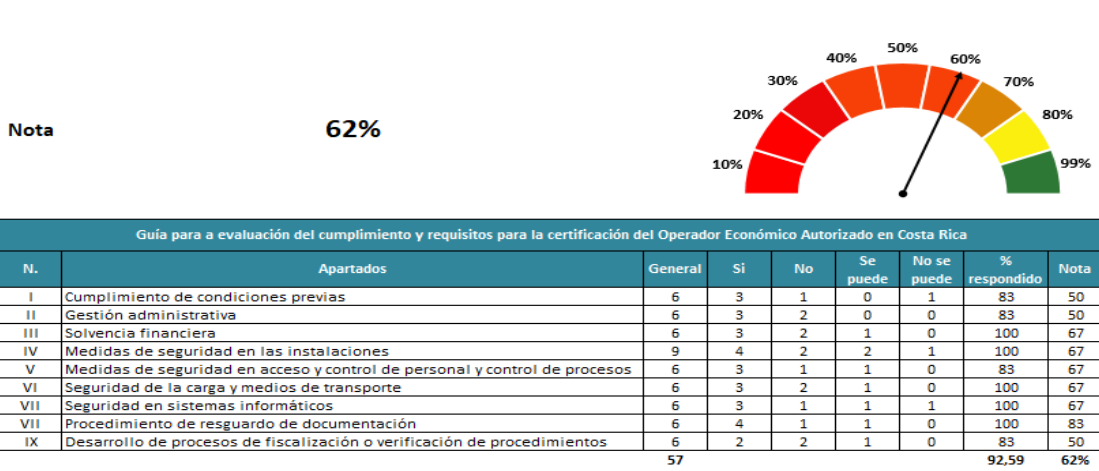
Sin responder

				56
Parte I: Gestión administrativa		Respuestas	Comentarios adicionales	Observación importante
N.º	Requisitos			
1	¿Está domiciliado en el territorio aduanero nacional con al menos tres (3) años de operación en el país?			Debe elegir una opción
2	¿Está al día con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS) y las obligaciones tributarias que establece la Dirección General de Tributación (DGT)?	No se puede	Capítulo II, artículo 8. 2). A	
3	En los últimos tres (3) años antes de la presentación de la solicitud; ¿ha sido sancionado por conductas graves relativas a la legislación tributaria o aduanera?			Debe elegir una opción
4	¿Está de acuerdo en invertir dinero para presentar certificaciones de estados financieros y declaraciones juradas?			Debe elegir una opción
5	¿Presentaría los estados financieros auditados de los últimos tres períodos fiscales anteriores a la presentación de la solicitud?			Debe elegir una opción

Fuente: Elaboración propia.

Una vez elegidas las respuestas, el usuario podrá regresar a la pestaña principal y visualizar los resultados respecto a: si tiene pendiente por responder, el nivel de elegir, así como una nota promedio obtenida. Una nota alta, como se muestra en el cuadro, ubica a la empresa en una posición con altas probabilidades de ser OEA; sin embargo, esta herramienta es solo una guía que le dará una visión general de su estado actual y no muestra los criterios aplicados por los administradores de la certificación.

Ilustración 10 Porcentaje y resultado de guía de evaluación



Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES

1. El SNA debe aplicar eficientemente instrumentos internacionales como el Marco Normativo SAFE, ya que dentro de este se incluyen recomendaciones, que contribuyen para la facilitación del comercio y además, brinda seguridad en el proceso de tráfico de mercancías. Asimismo, promueve la cooperación entre aduanas de distintos países e impulsa una mayor reciprocidad de las aduanas con la empresa, se busca que estas empresas adopten el concepto de facilitación y seguridad, en la cadena de suministros mundial. La aplicación de las disposiciones del Marco Normativo SAFE significa un reto para cada país; una adecuada implementación permitirá, un mayor intercambio de bienes entre países y a su vez, ayudará a mejorar el perfil internacional, al presentarse como un actor con bienestar económico y social.
2. Los últimos gobiernos han establecido por decreto, el congelamiento de plazas en el sector público; sin embargo, uno de los principales problemas identificados en la aplicación del instrumento fue que no ven a la administración en capacidad de ofrecer personal, dedicado a atender a todas las empresas certificadas en Costa Rica y mucho menos facilitando la verificación de mercancías, por lo restrictivo del personal en las aduanas, quienes cuentan con funciones propias ajenas al OEA. La asignación de un funcionario denominado ejecutivo PROFAC, en el entendido que como OEA, garantiza que las empresas certificadas tengan representación en las diferentes tramitologías, con las que se ven detenidos por verificaciones físicas

aleatorias o bien por errores u omisiones, subsanadas para gestionar la movilización de sus cargas; sin embargo, se deben extender las funciones concretas del ejecutivo nombrado y asignarlas como un recargo a sus funciones.

3. Entre los países analizados en el capítulo II, de esta investigación, se pueden destacar países como España y México, los cuales han alcanzado un mayor desarrollo de la figura OEA, tomando en cuenta la inclusión de una cantidad considerable de sectores o empresas dentro de la certificación. Asimismo, cabe destacar la aplicación de los beneficios, para empresas que se incorporen al programa de certificación de la OEA.
4. Los beneficios tangibles detectados, a lo largo del proceso de certificación, no son en su mayoría atractivos para las empresas importadoras y exportadoras, debido a que una de las mayores situaciones planteadas por parte de las empresas, es la aplicación de criterios subjetivos por parte funcionarios, quienes alegan sobrecargo de trabajos y verificaciones en diferentes depósitos aduaneros, lo que limita un accionar eficiente.
5. Tomando en consideración, que la gran parte de empresas certificadas dentro del programa OEA en Costa Rica, son categorizadas como Zonas Francas, empresas multinacionales o con gran poderío económico, se puede determinar que la certificación OEA en Costa Rica está siendo beneficiosa para cierto tipo de organizaciones, dejando sin oportunidad a muchas otras empresas, que operan en

diferentes categorías. Adicionalmente, la legislación aplicada en Costa Rica, sobre el funcionamiento del OEA, impide al resto de la cadena logística poder ingresar al proceso de certificación, pues los requisitos solo se basan en empresas de exportación e importación, así como operadores portuarios y terminales de carga para la exportación, dejando de lado la inclusión de otros actores importantes de la cadena logística, como lo son: transportistas, agencias de aduanas y depositarios aduaneros, entre otros.

6. La creación del CONAFAC puede considerarse un gran aporte, en temas de facilitación del comercio para Costa Rica, por tratarse de un consejo especializado en temas de esta índole, su establecimiento puede que logre avances en la mejora e implementación de procesos aduanales, en todos los puestos fronterizos del país.

7. Entre los beneficios de la certificación OEA, se puede destacar la simplificación y facilitación en procedimientos y operaciones aduaneras; sin embargo, la aplicación de los sistemas aleatorios utilizados por parte de la DGA, para seleccionar las Declaraciones Únicas Aduaneras (DUA) que pasan por un proceso de revisión física o documental, puede provocar que en algunos casos, empresas de bajo perfil de riesgo en nivel de aduanas, como lo serían empresas OEA, puedan ser seleccionadas por el sistema, para la revisión de sus declaraciones. Por otra parte, algunas empresas importadoras o exportadoras de Costa Rica, con grandes flujos comerciales, cuentan con bajos porcentajes de DUA revisados, por lo que se puede considerar irrelevante

la obtención de certificación, ya que no existiría mayor beneficio. Adicionalmente, estas empresas deben mostrar todo su funcionamiento operativo, para que la autoridad aduanera verifique y evalúe el cumplimiento de las condiciones y requisitos, dispuestos en el Decreto Ejecutivo N.º 38998-H.

8. A través del contacto con empresas exportadoras e importadoras, fuera de la certificación OEA, mediante la aplicación de encuestas para fines de la investigación, se pudo notar que muchas de las empresas consultadas conocían poco e incluso, que algunas desconocían completamente el tema, lo que puede explicar el desinterés de estas empresas por completar el formulario de preguntas enviado. Esto demuestra que se requiere mayor promoción del OEA, por parte de la DGA, para que un mayor número de empresas en el país hayan escuchado de su existencia y de los beneficios de la certificación, situación que podría estar limitando la incorporación de nuevas empresas.
9. La mayoría de las empresas consultadas indicó, que en los últimos tres años han sido sancionadas por infringir la legislación aduanera o tributaria del país, lo que provocaría que no sean aptos para certificarse como OEA.
10. El análisis de las etapas de implementación del OEA, en Costa Rica, demuestra que el último avance en el desarrollo de estas etapas fue en el año 2015, el cual permitió la incorporación de nuevos sectores como el importador, terminales de carga y

puertos y se adicionara el sector exportador que podía optar por la certificación desde 2011. Se puede notar, que el país se ha quedado rezagado en cuanto al desarrollo de la figura del OEA, al no contar con una legislación que permita la incorporación de otros actores y sectores de la cadena logística.

11. En el desarrollo de la investigación se determina, que la figura del OEA no está incorporada dentro de la Ley General de Aduanas N.º 75757 y su Reglamento, por lo que se requiere una revisión e incorporación de la figura, para que se tenga un mayor reconocimiento de la certificación

12. La DGA debe establecer, desde el Área de Relaciones y Asuntos Externos, la incorporación de las demás instituciones involucradas, mediante acuerdos en el proceso de fiscalización, de la verificación de los productos importados al territorio aduanero nacional, con el fin de abarcar el pilar tres del Marco Normativo SAFE (aduanas y otros entes gubernamentales) el cual busca que la administración de las diferentes aduanas del mundo, trabaje más de cerca, con la finalidad de extender el certificado OEA, no solo en los procesos regulados en la aduanas, sino, para el caso de Costa Rica, en otras entidades: Ministerio de Salud, Ministerio de Seguridad, Ministerio de Agricultura y Ganadería y otros.

RECOMENDACIONES

1. Establecer mecanismos de consulta directa a las diferentes cámaras y agrupaciones, con interés de certificarse como OEA, para establecer requisitos y un mayor acercamiento a todos los miembros de la cadena logística, excluidos del actual OEA.
2. Se debe ampliar la capacidad de las aduanas, en cuanto a capacitación del personal sobre temas del OEA, ya que las agencias aduanales, como representantes de aduanas de las empresas importadoras y exportadoras en el país, manifiestan que el servicio especializado de la certificación, mediante el Ejecutivo PROFAC, no se aprovecha por falta de conocimiento de los funcionarios aforadores, encargados de la aplicación de los controles inmediatos. La inversión en infraestructura y capital humano es necesaria, para una mejor atención de las empresas certificadas, así como para motivar a aquellas empresas que no están certificadas para que lo hagan y disfruten de los beneficios descritos en el Decreto N.º 38998-H.
3. La certificación del OEA en Costa Rica, debe hacer un análisis de aquellos países de la región y de otros continentes que hayan logrado un desarrollo eficiente y perdurable en el tiempo, de acciones tomadas en pro de la certificación OEA; esto le permitiría tomarlos como ejemplo y así plantear mejoras a la legislación sobre la figura del OEA, adaptadas a las disposiciones del Acuerdo de Facilitación del Comercio.

4. El Ministerio de Hacienda, mediante la Dirección General de Aduanas, debe establecer con más precisión los alcances positivos de esta certificación, mediante beneficios establecidos y claros, así como definir cuáles serán aquellos reconocidos como tangibles, por ejemplo, el otorgamiento de un certificado como OEA, publicación de la empresa en sitio web y asignación de ejecutivo OEA, así como aquellos reconocidos como intangibles como por ejemplo prestigio comercial y reconocimientos mutuos con otras naciones.
5. Para avanzar en el desarrollo de la figura del OEA en Costa Rica, la Dirección General de Aduanas deberá realizar una revisión y actualización de la legislación vigente. Es necesario el establecimiento de un nuevo documento, donde se pueda ampliar y adaptar la normativa, de acuerdo con el funcionamiento de cada uno de los sectores de la cadena logística, incorporando más empresas y actores de la cadena, lo cual permitirá que las operaciones aduaneras en Costa Rica sean más seguras y confiables, según lo dispone el Marco Normativo SAFE.
6. La Dirección General de Aduanas debe asegurarse, de que los trabajos de promoción, de la certificación del Operador Económico Autorizado, estén llegando a todas las empresas del país, independientemente de la industria o categoría a la que pertenezca, lo que fortalecería la relación entre aduanas y empresas e incentivaría la certificación en diferentes industrias del comercio.

7. Se debe realizar una evaluación previa, que permita a los diferentes actores de la cadena logística, determinar su capacidad de cumplimiento en cuanto a los requisitos establecidos en el Decreto N.º 38998-H, ya que este le permitiría conocer sus debilidades y corregirlas antes de la presentación de la solicitud formal de la certificación, lo cual le proporcionaría un mayor porcentaje de aprobación.
8. Se debe realizar un análisis de la gran cantidad de requisitos, que deben cumplir las empresas, que quieran optar por la certificación OEA, tomando en cuenta que muchas empresas, debido a su funcionamiento operativo y comercial, no consideran factible el cumplimiento de todos estos requisitos. Por lo tanto, los requisitos impuestos deben ser adaptados, de acuerdo con el funcionamiento de los diferentes actores de la cadena logística.
9. Se recomienda a la administración, retomar y a su vez adaptar, la implementación Operador Confiable, de acuerdo con el sistema de certificación OEA.
10. Se recomienda a la Dirección General de Aduanas, valorar las categorías y la propuesta de contar con una guía general, que facilite determinar el nivel de cumplimiento para certificarse, la cual podría estar disponible en su página web.

11. Para darle mayor sustento legal, a la normativa de la figura del OEA en Costa Rica, es importante que la Administración incluya dentro Ley General de Aduanas y su Reglamento, los lineamientos fundamentales para el funcionamiento de esta figura.

12. Esta investigación tiene como finalidad, despejar algunas incógnitas sobre el tema tratado, pero simultáneamente, se han generado nuevas preguntas y nuevas ideas, dirigidas a otras vías de trabajo. En el caso de la presente investigación, se han abarcado aspectos sobre empresas de importación y exportación; sin embargo, se considera de suma importancia realizar próximas investigaciones, relacionadas con la inclusión de nuevos actores de la cadena logística, dentro de la certificación OEA.

BIBLIOGRAFÍA

- Administración Federal de Ingresos Públicos. (17 de 11 de 2019). *Administración Federal de Ingresos Públicos*. Obtenido de Operador Económico Autorizado: <http://www.afip.gob.ar/oea/procedimiento/nota-modelo.asp>
- Aduana de Chile. (16 del 11 de 2019). Resolución Exenta N° 0849. <https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20090305/pags/20090305093340.html>
- Asia-Pacific Economic Cooperation. (2019). *Acerca de APEC*. <https://www.apecchile2019.cl/apec/es/about-apec>
- Asociación Latinoamericana de Integración. (2020). *Estudio sobre los programas Operador Económico Autorizado en los países miembros de la ALADI con especial énfasis en los requisitos para obtener la certificación*. Montevideo Uruguay.
- Autoridad Nacional de Aduanas de Panamá. (2014). *Manuel del Programa Operador Económico Autorizado*. http://190.34.178.199/cond/oea/oea/images/documents/manual/MANUAL_OEA.pdf
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Acerca del BID*. <https://www.iadb.org/es>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Informe Anual Reseña del Año 2018*. Washington DC Estados Unidos.

- Bonilla, R. (11 del 9 del 2015). *Informe de gestión 8 de mayo del 2014-31 de agosto del 2015*. Servicio Nacional de Aduanas, San José, Costa Rica.
https://www.hacienda.go.cr/docs/56d078278bd7f_Rafael%20Bonilla%20Vindas.pdf
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México. (2012). *Ley Federal de Derechos, N.º DOF 09-04-2012*. (2012).
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/120801/LFD_2012.pdf
- Comisión de Asuntos Europeos (2011). *Notas explicativas de los cuestionarios de autoevaluación de los AE*. Unión Europea
https://www.agenciatributaria.es/static_files/AEAT/Aduanas/Contenidos_Privados/Procedimientos_aduaneros/CAU/OEA/Nota_exp_autoev_OEA.pdf
- Conferencias de Compañías Express de Latinoamérica y el Caribe. (2012). *Operador Económico Autorizado (OEA)*. <http://www.cladec.org/wp-content/themes/child-theme/documents/Operador-Economico-Autorizado-brochure.pdf>
- Cordero, W. Sanabria, S. Solano, J. y Rodríguez, I. (2011). *Análisis de la Situación y Propuesta para la Implementación del Operador Económico Autorizado en Costa Rica*. (Seminario para Licenciatura). Universidad de Costa Rica, San José.

- Cubillo, A. y Myers, C. (2015). *Efecto Económico de la figura del Operador Económico Autorizado sobre las Agencias Aduanales de Costa Rica*. (Seminario para Licenciatura). Universidad de Costa Rica, San José.
- Decreto Ejecutivo N. ° 35802-H-. Reglamento del programa de facilitación aduanera para el comercio confiable en Costa Rica. (2010). En el Diario Oficial *La Gaceta* el 28 de enero del 2010. San José Costa Rica.
- Decreto Ejecutivo N. ° 36461-H-. Reglamento del programa de facilitación aduanera para el comercio confiable en Costa Rica. (2011). En el Diario Oficial *La Gaceta* el 18 de marzo del 2011. San José Costa Rica.
- Decreto Ejecutivo N.° 38998-H. Reglamento del programa de facilitación aduanera para el comercio confiable en Costa Rica. (2015). En el Diario Oficial *La Gaceta* el 13 de mayo del 2015. San José Costa Rica.
- Decreto Ejecutivo N.° 988. Qué implementa el programa OEA en la República de Panamá. (2013). En el Diario Oficial *La Gaceta* el 3 de octubre del 2013. Panamá.
- Dirección General de Aduanas de Argentina. (2017). *Resolución General N ° 4150; Implementación Operador Económico Autorizado*. Departamento Operador Económico, Argentina.
- Dirección General de Aduanas de Argentina. (2019). *Resolución General AFIP N ° 4582/2019*. Departamento Operador Económico, Argentina.

Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda. (2018). *Arreglo entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de los Estados Unidos Mexicanos y la DGA de la República de Costa Rica, sobre el Reconocimiento Mutuo de sus respectivos programas de OEA.*

Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda. (2019). *Arreglo entre la Dirección General de Aduanas de la República de Costa Rica, la Dirección General de Aduanas de la República de El Salvador, la Superintendencia de Administración Tributaria de la República de Guatemala y la Autoridad Nacional de la República de Panamá, sobre el Reconocimiento Mutuo de sus respectivos programas de Operador Económico Autorizado (OEA).*

Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda. (2016). *Resolución RED-DGA-ARAE-004-2016.*

Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda. (2019). *Convenio Marco de Cooperación entre el Ministerio de Hacienda, Ministerio de Agricultura y Ganadería, el Servicio Fitosanitario del Estado, y el Servicio Nacional de Seguridad Animal, de acuerdo con el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica (PROFAC).*

Hernández, R. Fernández, C. Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación quinta edición.* Interamericana Editores S.A de C.V, México.

- Kunio Mikuriya. (Junio, 2018). Organización Mundial de Aduanas. Marco de Normas SAFE.http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_/media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx
- Ley Aduanera DOF 24-12-2018 de México. (2019). http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/12_241218.pdf
- Ley Aduanera México. (2020). <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-adiuanera/>
- Ley General de Aduanas N^o 7557 y su Reglamento (2013)*. Publicada en el diario oficial la Gaceta. Imprenta Nacional.
- Ley N^o 9430 (2017)*. Publicada en el diario oficial la Gaceta N^o 83. San José Costa Rica. Imprenta Nacional
- Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2019). *Firestone Industrial Products celebra 10 años en Costa Rica*.<http://www.comex.go.cr/sala-de-prensa/comunicados/2019/mayo/cp-2362-firestone-industrial-products-celebra-10-a%C3%B1os-en-costa-rica/>
- Ministerio de Hacienda Costa Rica. (2019). *Certificación como operador económico autorizado*. <https://www.hacienda.go.cr/contenido/408-programa-oea-costa-rica>
- Mora, A. (29 de diciembre del 2017). Costa Rica a la vanguardia exportadora. El financiero;<https://www.elfinancierocr.com/opinion/costa-rica-a-la-vanguardia-exportadora/2PFUMZXRVCGVP35BSYKF4SYUQ/story/>

- Organización Mundial de Aduanas. (2011). *Guía Práctica para el Diseño e Implementación de un Programa de Operador Económico Autorizado (OEA) en América Latina*. [Documento en pdf].
https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/file/11811/1/guias_practicas_para_el_diseno_e_implementacion_de_un_programa_de_oea_en....pdf
- Organización Mundial de Aduanas. (2018). *Marco de Normas SAFE*.
http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_/media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx
- Organización Mundial de Aduanas. (2019). *Compendium of authorized economic operator programmes*. [Documento en pdf].
<file:///C:/Users/Wilmer/Desktop/Compendio%20OEA.pdf>
- Organización Mundial de Comercio. (2017). *Acuerdo sobre Facilitación del Comercio*. Ginebra Suiza
https://www.wto.org/spanish/thewto_s/thewto_s.htm
- Organización Mundial del Comercio. (2019). *Acerca de la OMC*.
https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact5_s.htm
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico. (2018). *Estudios Económicos de la OCDE: Costa Rica 2018*.
<https://www.oecd.org/economy/surveys/Costa-Rica-2018-Estudios-Economicos-de-la-OCDE.pdf>

Parlamento Europeo. (2013). *Código Aduanero de la Unión Europea*. Diario Oficial de la Unión Europea.

Reglamento CE N^o 1192/2008 de la Comisión. (17 de noviembre del 2008). Diario Oficial de la Unión Europea.

Reglamento CE N^o 1875/2006 de la Comisión. (18 de diciembre del 2006). Diario Oficial de la Unión Europea.

Reglamento CE N^o 648/2005 de la Comisión. (13 de abril del 2005). Diario Oficial de la Unión Europea.

Rodríguez, H. (2016). *Propuesta de Implementación de Pago Diferido de Derechos e Impuestos dentro del Programa PROFAC*. (Práctica dirigida para Licenciatura). Universidad de Costa Rica, San José.

Ruiz Olabuénaga, J.I. (2012). *Metodología de la investigación cualitativa*. Universidad de Deust. Bilbao España.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público de México. (2019). Trámites y servicios. <https://www.sat.gob.mx/tramites/88401/obten-tu-certificacion-como-operador-economico-autorizado>

Servicio de Administración Tributaria. (s.f.). *Registro en el esquema de certificación de empresas, modalidad operador económico autorizado*. <https://www.sat.gob.mx/tramites/88401/obten-tu-certificacion-como-operador-economico-autorizado>

Taylor, S.J. y Bogdan, R. (1984). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: La búsqueda de significados*. Ediciones Paidós Ibérica S.A, Barcelona España.

Ventanilla Única. (s.f.). *Esquema Integral de Certificación*.
<https://www.ventanillaunica.gob.mx/Beta/TramitesyRequisitos/AdministracionGeneraldeAduanas/VUCEM007825>

World Customs Organization & Banco Interamericano de Desarrollo. (2010).
Operador Económico Autorizado (OEA).
[https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Operador-Economico-Autorizado-\(OEA\).pdf](https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Operador-Economico-Autorizado-(OEA).pdf)

ANEXOS



Marco de norma SAFE

2018 edition



MARCO DE NORMAS SAFE

En las sesiones del Consejo de la Organización Mundial de Aduanas celebradas en junio de 2005 en Bruselas, los Miembros de la OMA adoptaron el Marco de normas SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial. Este instrumento internacional único marcó el comienzo de las normas modernas de seguridad de la cadena logística y anunció el inicio de un nuevo enfoque para la gestión integral de las mercancías transportadas entre fronteras, además de reconocer la importancia de una asociación más estrecha entre Aduanas y empresas.

Desde entonces, el Marco de normas SAFE se ha actualizado periódicamente para abordar con eficacia los nuevos y emergentes avances en la cadena logística internacional. Algunos elementos adicionales notables fueron las disposiciones sobre Operadores Económicos Autorizados (OEA), gestión coordinada de fronteras, continuidad y reanudación del comercio, Pilar 3 (Aduanas-Otras autoridades públicas internas e intergubernamentales), e información anticipada sobre la carga (IAC) relativa a la carga aérea.

Las fuerzas de la globalización, la innovación y los cambios tecnológicos continúan generando enormes cambios en la cadena logística global. Para seguir ayudando a los Miembros y a las partes interesadas a establecer y mejorar un entorno de comercio internacional seguro y facilitador, el Marco SAFE volvió a ser actualizado en 2018.

La versión de 2018 aumenta los objetivos del Marco SAFE con respecto al fortalecimiento de la cooperación entre las administraciones aduaneras, por ejemplo, mediante el intercambio de información, el reconocimiento mutuo de los controles, el reconocimiento mutuo de los OEA y la asistencia administrativa mutua. Además, requiere mayor cooperación con las autoridades públicas encargadas de determinadas mercancías por las autoridades reguladoras (por ejemplo, armas, materiales peligrosos) y de los pasajeros, además de los organismos responsables de los envíos postales. Actualmente, el Marco SAFE también prevé ciertos beneficios mínimos para los OEA e incluye una lista completa de tales beneficios.

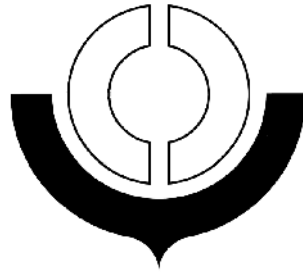
El Marco SAFE actualizado ofrece nuevas oportunidades para que las Aduanas, las autoridades públicas relevantes y los operadores económicos trabajen en busca del objetivo común de mejorar la seguridad y la eficiencia de la cadena logística, sustentado en la confianza mutua y la transparencia.

Me complace presentar esta nueva versión del Marco SAFE a modo de instrumento dinámico actualizado que equilibra la facilitación y el control, al tiempo que promueve la seguridad de la cadena logística en el comercio mundial. Este instrumento único continuará siendo un punto de referencia para las Aduanas, otras autoridades públicas y los operadores económicos.

Dado que la asistencia para el fortalecimiento de capacidades sigue siendo una parte vital de la estrategia de aplicación de SAFE, la OMA reforzará sus esfuerzos de fortalecimiento de capacidades para satisfacer las necesidades de las Aduanas y las partes interesadas de manera estructurada y continua, lo cual asegurará la armonización y la aplicación sostenible del Marco SAFE. Esto se complementará con una serie de herramientas nuevas y actualizadas, como la Guía del auditor de OEA; la Guía de estrategia de acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM); la Guía de aplicación de ARM; la Guía de aplicación de información anticipada de carga (ACI); las Directrices actualizadas de gestión integrada de la cadena logística, las Directrices sobre el Número de identificación del operador (NIO); y el Manual sobre análisis de datos; así como las Preguntas frecuentes (FAQ) sobre los vínculos entre la regulación del OEA en el Programa SAFE y el artículo 7.7 del AFC de la OMC.

Animo a todos los Miembros y partes interesadas de la OMA a profundizar en la aplicación del Marco y de las herramientas asociadas de manera eficaz y armonizada, aprovechando las lecciones colectivas aprendidas hasta la fecha y las nuevas oportunidades descritas en el Marco de normas SAFE de 2018.

Kunio Mikuriya
Secretario General
Organización Mundial de Aduanas
Junio de 2018



WORLD CUSTOMS ORGANIZATION

MARCO DE NORMAS SAFE DE LA OMA

Copyright © 2018 Organización Mundial de Aduanas. Todos los derechos reservados. Cualquier solicitud para la traducción, reproducción o adaptación de este documento debe dirigirse a copyright@wcoomd.org

INDICE

I.	INTRODUCCIÓN	1
1.	OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DEL MARCO SAFE	2
2.	LOS CUATRO ELEMENTOS BÁSICOS DEL MARCO SAFE	2
3.	LOS TRES PILARES DEL MARCO SAFE.....	3
4.	FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES.....	3
5.	APLICACIÓN	3
II.	BENEFICIOS....	4
1.	AUTORIDADES PÚBLICAS.....	4
2.	ADUANAS	4
3.	EMPRESAS	5
III.	PILAR 1 – ADUANAS-ADUANAS.....	6
1.	INTRODUCCIÓN	6
2.	NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE SOLICITUD	7
3.	INTEGRIDAD DE LOS PRECINTOS DE CONTENEDORES SEGUROS	18
IV.	PILAR 2 – ADUANAS–EMPRESAS.....	23
1.	INTRODUCCIÓN.....	23
2.	NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE SOLICITUD	24
V.	PILAR 3 – ADUANAS-OTRAS AUTORIDADES PÚBLICAS NACIONALES E INTERNACIONALES.....	29
1.	INTRODUCCIÓN.....	29
2.	NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE SOLICITUD ...	29
VI.	CONTINUIDAD Y REANUDACIÓN DEL COMERCIO.....	35
VII.	RECONOCIMIENTO MUTUO	36
	ANEXO I : DEFINICIONES	
	ANEXO II : ELEMENTOS DE DATOS	
	ANEXO III : DATOS DE SEGURIDAD DE CARGA ANTICIPADOS PREVIOS A LA CARGA	
	ANEXO IV : CONDICIONES DE OEA, REQUISITOS Y BENEFICIOS	
	ANEXO V : RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA RELATIVA AL MARCO DE NORMAS PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL COMERCIO MUNDIAL	



I. Introducción

El comercio internacional legítimo es un elemento propulsor esencial de la prosperidad económica. El sistema de comercio mundial es vulnerable a los actos terroristas que podrían dañar gravemente la economía mundial y el bienestar social de las naciones. Como organizaciones públicas que controlan y administran el movimiento internacional de mercancías, las administraciones aduaneras se encuentran en una posición única para brindar mayor seguridad a la cadena logística mundial y contribuir al desarrollo socioeconómico mediante la recaudación de ingresos y la facilitación del comercio.

Es necesario contar con una estrategia respaldada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para asegurar el avance del comercio mundial de una manera que no impida, sino más bien que facilite, el avance de dicho comercio. Asegurar la cadena logística del comercio internacional es solo un paso en el proceso general de fortalecimiento y preparación de las administraciones aduaneras para el siglo XXI. En consecuencia, para lograr el fortalecimiento e ir más allá de los programas y prácticas existentes, los miembros de la OMA han desarrollado un régimen que mejorará la seguridad y la facilitación del comercio internacional: se trata del Marco de normas SAFE de la OMA para asegurar y facilitar el comercio mundial (denominado en lo sucesivo el "Marco SAFE"). El Marco SAFE establece los principios y las normas y los presenta para su adopción como un planteamiento mínimo de lo que deberían hacer los Miembros de la OMA.

Es evidente por qué razón la OMA constituye la plataforma adecuada para esta iniciativa. La OMA cuenta con la participación de las administraciones aduaneras que representan el noventa y nueve por ciento del comercio mundial. Las administraciones aduaneras tienen importantes competencias que no existen en ningún otro lugar de las autoridades públicas, pues detentan la autoridad para inspeccionar la carga y las mercancías enviadas dentro y fuera del país. Las Aduanas también tienen la autoridad de rechazar la entrada o salida de mercancías y la autoridad de acelerar la entrada. Las administraciones aduaneras solicitan información sobre las mercancías que se importan y a menudo requieren información de las mercancías exportadas. Pueden, cuando se dispone de la legislación apropiada, exigir que la información se proporcione anticipadamente y por vía electrónica. Dada su autoridad y experiencia únicas, las Aduanas pueden y deben desempeñar un papel central en la seguridad¹ y la facilitación del comercio mundial. Sin embargo, se requiere un enfoque holístico para optimizar la seguridad de la cadena logística del comercio internacional y garantizar mejoras continuas en la facilitación del comercio. Por lo tanto, se debe animar a las Aduanas a desarrollar acuerdos de cooperación con otras autoridades públicas.

Inspeccionar cada envío es una carga inaceptable e innecesaria. De hecho, tal enfoque paralizaría el comercio mundial. En consecuencia, las administraciones aduaneras modernas utilizan sistemas automatizados para la gestión del riesgo en muy diversas situaciones. En este entorno, 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.

¹ Resolución de Punta Cana sobre la misión de las Aduanas en el contexto de la seguridad.



Convendría que existiera un conjunto de normas aduaneras internacionales desarrolladas por la OMA que no dupliquen o contradigan otras normas intergubernamentales.

El Marco SAFE también considera los elementos críticos de fortalecimiento de capacidades y la autoridad legislativa requerida. Si bien ciertos aspectos de este instrumento pueden aplicarse sin fortalecimiento de capacidades, se reconoce que muchas administraciones necesitarán asistencia para aplicar las normas. El Marco SAFE contempla ofrecer la asistencia apropiada con el fortalecimiento de capacidades a las administraciones aduaneras que lo adopten.

1. Objetivos y principios del Marco SAFE

Los objetivos del Marco SAFE son:

- ✓ Establecer normas que proporcionen seguridad y faciliten la cadena logística a nivel mundial para promover la certeza y la previsibilidad.
- ✓ Permitir la gestión integrada y armonizada de la cadena logística para todos los modos de transporte.
- ✓ Mejorar la misión, las funciones y las capacidades de las Aduanas para atender a los desafíos y oportunidades del siglo XXI.
- ✓ Fortalecer la cooperación entre las administraciones aduaneras para mejorar su capacidad de detectar envíos de alto riesgo.
- ✓ Fortalecer la cooperación entre las administraciones aduaneras, por ejemplo, mediante el intercambio de información, el reconocimiento mutuo de los controles, el reconocimiento mutuo de los Operadores Económicos Autorizados (OEA)² y la asistencia administrativa mutua.
- ✓ Fortalecer la cooperación entre las administraciones aduaneras y otras autoridades públicas involucradas en el comercio internacional y en la seguridad, por ejemplo mediante la ventanilla única.
- ✓ Fortalecer la cooperación entre Aduanas y empresas.
- ✓ Promover el movimiento fluido de mercancías mediante el uso de cadenas logísticas seguras de comercio internacional.

2. Los cuatro elementos básicos del Marco SAFE

El Marco SAFE consta de cuatro elementos centrales. Primero, armoniza los requisitos de información electrónica anticipada de carga en los envíos entrantes, salientes y de tránsito. En segundo lugar, cada país que se une al Marco SAFE se compromete a utilizar un enfoque de gestión de riesgo coherente para abordar las amenazas de seguridad. En tercer lugar, requiere que como consecuencia de una solicitud razonable del país receptor, siguiendo una metodología comparable de selección de riesgo, la administración aduanera del país remitente realice una inspección saliente de la carga y/o los medios transporte de alto riesgo, preferiblemente utilizando equipo de detección no intrusivo, como aparatos de rayos X a gran escala y detectores de radiación. En cuarto lugar, el Marco SAFE propone beneficios que las Aduanas brindarán a las empresas que cumplan con las normas de seguridad de la cadena logística y con las mejores prácticas.

² Definido en el Anexo 1.



3. Los tres pilares del Marco SAFE

El Marco SAFE, basado en los cuatro elementos centrales descritos anteriormente, se asienta en los tres pilares de los acuerdos de la red Aduanas-Aduanas, asociaciones Aduanas-Empresas y cooperación de Aduanas con otras autoridades públicas. La estrategia de tres pilares tiene muchas ventajas. Los pilares implican un conjunto de normas que se consolidan para garantizar la facilidad de comprensión y la rápida aplicación internacional.

Además, este instrumento se basa directamente en las medidas de seguridad y facilitación de la OMA y en los programas desarrollados por las administraciones miembros.

4. Fortalecimiento de capacidades

El fortalecimiento efectivo de capacidades es un elemento importante para asegurar la adopción y aplicación generalizada del Marco SAFE. Sin embargo, también es cierto que hay partes del instrumento que se pueden aplicar de inmediato. A tal efecto, se requieren estrategias para mejorar el fortalecimiento de capacidades brindado a los Miembros para permitir la aplicación del Marco SAFE. En aras del éxito del fortalecimiento de capacidades, debe existir una base de voluntad política e integridad. Por lo tanto, los países que demuestren el compromiso para aplicar el Marco SAFE y la voluntad política necesaria deben contar con la asistencia de la OMA y un consorcio de Miembros y otros socios cooperadores.

5. Aplicación

Para aplicar este instrumento no solo será necesario el fortalecimiento de capacidades, sino también entender que se requerirá un enfoque gradual. No es razonable esperar que cada administración pueda aplicar el Marco SAFE de inmediato. Si bien el Marco SAFE se considera un conjunto mínimo de normas, se aplicará en varias etapas de acuerdo con la capacidad de cada administración y con la potestad legislativa necesaria. El desarrollo adicional del plan de aplicación se llevará a cabo según lo indicado por el Consejo de la OMA.

*

*

*



II. Beneficios

Este Marco SAFE proporciona una plataforma consolidada que mejorará el comercio mundial, promoverá la seguridad contra el terrorismo y otras formas de delincuencia transnacional y aumentará la contribución de las Aduanas y los socios comerciales al bienestar económico y social de las naciones. Mejorará la capacidad de las Aduanas para detectar y tratar envíos de alto riesgo y aumentará la eficiencia en la gestión de mercancías, acelerando así su despacho y levante.

La adopción del Marco SAFE aporta los beneficios arriba mencionados tanto a las autoridades públicas en general como a las administraciones aduaneras y a la comunidad empresarial.

1. Autoridades públicas

Uno de los principales objetivos del Marco SAFE es asegurar y facilitar el comercio mundial. Esto permitirá que el comercio internacional contribuya al crecimiento económico y al desarrollo. Asimismo, ayudará a asegurar el comercio contra la amenaza del terrorismo mundial y de otras formas de delincuencia transnacional; el Marco SAFE permitirá a las administraciones aduaneras facilitar el movimiento del comercio legítimo y mejorar y modernizar las operaciones aduaneras. Esto, a su vez, mejorará la recaudación de ingresos y también la aplicación adecuada de las leyes y otras disposiciones nacionales. Este instrumento, por lo tanto, promueve la protección económica y social y favorecerá la inversión extranjera directa.

El Marco SAFE también promueve el establecimiento de acuerdos de cooperación entre las Aduanas y otras autoridades públicas. Deberá procederse al reconocimiento de otras normas internacionales ya existentes. Esto ayudará a la administración pública a garantizar la gestión y el control coordinados de las fronteras. Al establecer las medidas necesarias, el Marco SAFE también permite a la administración pública ampliar el mandato y las responsabilidades de las administraciones aduaneras en este ámbito.

2. Aduanas

Una de las principales ideas del Marco SAFE es establecer y mejorar los acuerdos de la red Aduanas-Aduanas para promover el movimiento fluido de mercancías mediante cadenas logísticas seguras de comercio internacional. Estos acuerdos de red darán lugar, entre otras cosas, al intercambio de información oportuna y precisa que colocará a las administraciones aduaneras en la posición de gestionar el riesgo de manera más efectiva. Esto no solo mejorará la capacidad de las Aduanas de detectar envíos de alto riesgo, sino que también permitirá a las administraciones aduaneras mejorar sus controles a lo largo de la cadena logística del comercio internacional y lograr una asignación mejor y más eficiente de los recursos aduaneros. Los acuerdos de la red Aduanas-Aduanas fortalecerán la cooperación entre las administraciones aduaneras y permitirán a estas llevar a cabo controles previos en la cadena logística, por ejemplo, cuando la administración de un país importador solicite a la administración del país exportador que realice un examen en su nombre.

El Marco SAFE también prevé el reconocimiento mutuo de los controles en determinadas circunstancias. La aplicación de este instrumento permitirá a las



administraciones aduaneras adoptar una visión más amplia y completa de la cadena logística global y ofrecer la oportunidad de eliminar la duplicidad y los múltiples requisitos de informes.

Como se indicó anteriormente, el Marco SAFE permitirá a las administraciones aduaneras hacer frente a los desafíos del nuevo entorno comercial internacional al sentar los fundamentos para emprender la reforma y modernización aduanera. El Marco SAFE también se ha estructurado de manera flexible para permitir que las administraciones aduaneras se muevan a diferentes velocidades. Esto les permitirá aplicar el Marco SAFE de acuerdo con sus propios niveles de desarrollo, condiciones y requisitos.

3. Empresas

El Marco SAFE ofrece, entre otras cosas, las condiciones para asegurar el comercio internacional, pero también facilita y promueve el comercio internacional, lo cual favorece que los compradores y vendedores hagan transitar las mercancías entre las fronteras. El Marco SAFE tiene en cuenta los modernos modelos internacionales de producción y distribución y se fundamenta en ellos.

Los Operadores Económicos Autorizados obtendrán beneficios, como el procesamiento más rápido de las mercancías por la Aduana, por ejemplo, mediante la reducción del número de inspecciones. Esto, a su vez, conlleva ahorros en tiempo y costos. Uno de los principios básicos del Marco SAFE es crear un conjunto de normas internacionales, lo cual genera uniformidad y previsibilidad. También reduce los requisitos de informes múltiples y complejos.

Estos procedimientos garantizarán que los OEA reciban un beneficio por su inversión en buenos sistemas y prácticas de seguridad, en particular mediante evaluaciones e inspecciones reducidas de objetivos de riesgo, así como el tratamiento acelerado de sus mercancías.

*

* *



III. Pilar 1 – Aduanas- Aduanas

1. Introducción

Las administraciones aduaneras deben trabajar en cooperación y utilizar normas comunes y aceptadas para maximizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística del comercio internacional a medida que los envíos de carga y los medios de transporte circulen a lo largo de los nodos del sistema mundial de comercio. El Pilar Aduana-Aduana permite lograr este objetivo. Proporciona un mecanismo eficaz para asegurar la cadena logística del comercio internacional contra los efectos del terrorismo y otras formas de delincuencia transnacional.

Tradicionalmente, las administraciones aduaneras inspeccionan la carga y los medios de transporte una vez que llegan a sus puertos nacionales. Hoy en día, hay que estar en condiciones de inspeccionar y filtrar la carga y los medios de transporte antes de su llegada. En vista de su autoridad y experiencia únicas, las administraciones aduaneras contribuyen a asegurar y facilitar el comercio mundial.

El principio central de este pilar es el uso de información electrónica anticipada para identificar la carga y los medios de transporte de alto riesgo. Usando herramientas de selección automatizadas, las administraciones aduaneras identifican cuanto antes los envíos de alto riesgo en la cadena logística, en el puerto o antes del puerto de salida.

Se debe prever el intercambio automatizado de información. Por lo tanto, los sistemas deben basarse en mensajes armonizados y ser interoperables.

Para ser eficaz y garantizar que el procedimiento no ralentice el movimiento de mercancías, las administraciones aduaneras deben utilizar tecnologías modernas para inspeccionar los envíos de alto riesgo. Esta tecnología incluye, pero no de forma limitativa, aparatos de rayos X y gamma de gran escala y dispositivos de detección por radiación. El mantenimiento de la integridad de la carga y del contenedor al facilitar el uso de la tecnología moderna también es un componente vital de este pilar.

Basándose, entre otros, en el Convenio de Kyoto Revisado, en las Directrices para la Gestión integrada de la cadena logística (GICS) y en los programas nacionales³, las administraciones aduaneras que se adhieran al Marco SAFE normalizarán el Pilar 1⁴.

En relación con las medidas de continuidad y de reanudación del comercio relativas a la cooperación aduanera, las administraciones aduaneras deben trabajar en cooperación con sus homólogos internacionales para desarrollar mecanismos, planes y procedimientos dirigidos a maximizar la continuidad y la reanudación del comercio en caso de interrupción de la cadena logística internacional, incluyendo el desarrollo de un plan de acción y el establecimiento de un mecanismo de comunicación efectivo⁵.

³ En muchos casos, el Marco SAFE, y en particular las especificaciones técnicas, se toman directamente de estas fuentes.

⁴ Las especificaciones técnicas del Pilar 1 del Marco SAFE se presentan en el apartado 2 de la Sección III de este instrumento.

⁵ Los detalles sobre continuidad y reanudación del comercio se presentan en la Sección VI de este instrumento.



2. Normas y especificaciones técnicas para su aplicación

2.1 Norma 1 – Gestión integrada de la cadena logística

Las administraciones aduaneras deberán aplicar los procedimientos integrados de control aduanero según lo especificado en las Directrices aduaneras de la OMA sobre gestión integrada de la cadena logística.

2.1.1. Alcance

La aplicación de los procedimientos de control aduanero integrado requiere una autoridad legal apropiada que permita a las administraciones aduaneras solicitar el envío electrónico anticipado a la aduana de los datos del exportador y del transportista (ver Anexo II) para poder evaluar los riesgos de seguridad. Además, los procedimientos de control aduanero integrado implican la cooperación transfronteriza entre las administraciones aduaneras en la evaluación de riesgo y los controles aduaneros, para mejorar la seguridad general y el proceso de levante de mercancías, que requieren una base legal.

Ambos requisitos están respaldados por instrumentos desarrollados por la OMA: Directrices de desarrollo de leyes nacionales para la recopilación y transmisión de información aduanera; el Modelo de acuerdo bilateral; y el Convenio internacional sobre asistencia administrativa mutua en asuntos aduaneros (Convenio de Johannesburgo). Como parte de esta cooperación, las administraciones aduaneras deben acordar el reconocimiento mutuo de los resultados de control/inspección y de los programas de OEA.

2.1.2. Medidas generales de control

i. Control aduanero

El Convenio de Kyoto Revisado establece en el Anexo General (Norma 6.1) que todas las mercancías, incluidos los medios de transporte, que entren o salgan del territorio aduanero, estarán sometidas a control aduanero. Para los fines de la Norma 1, la integridad del envío debe garantizarse desde el momento en que las mercancías se cargan en el contenedor, o si no se instalan en contenedores, en los medios de transporte, hasta su levante por el control aduanero en el lugar de destino.

En el caso de mercancías desde o hacia países sin litoral, las Aduanas involucradas deben promover la aplicación de medidas de tránsito dentro de sus atribuciones que permitan facilitar los flujos comerciales sin comprometer la seguridad de la cadena logística desde el origen hasta el destino.

ii. Evaluación de riesgo

En la cadena de control aduanero integrado, el control de las Aduanas y la evaluación de riesgo para fines de seguridad es un proceso continuo y compartido que comienza en el momento en que el exportador prepara las mercancías para su exportación y, a través de la verificación continua de la integridad del envío, evita la duplicación innecesaria de controles. Para permitir dicho reconocimiento mutuo de los controles, las Aduanas deben acordar normas de control y gestión de riesgo que sean consistentes, compartir los perfiles de inteligencia y riesgo, así como el intercambio de datos entre Aduanas, teniendo en cuenta el trabajo que se ha llevado a cabo en el contexto de la Estrategia global de



información e inteligencia de la OMA. Dichos acuerdos deben prever la posibilidad de utilizar procedimientos conjuntos de seguimiento o control de calidad para supervisar el cumplimiento de las normas.

iii. Controles a la salida

La oficina de Aduanas del lugar de partida deberá tomar todas las medidas necesarias para permitir la identificación del envío y la detección de cualquier interferencia no autorizada a lo largo de la cadena logística. Con respecto a los envíos marítimos en contenedores, cualquier inspección o acción adicional debe basarse en los principios de gestión de riesgo y debe realizarse antes de cargar el contenedor en el barco. El Código ISPS (b1 630-37) describe en términos generales las medidas que debe tomar la instalación portuaria. Además, las administraciones aduaneras a lo largo de la cadena logística deben acordar utilizar un sistema de mensajería electrónica para intercambiar datos aduaneros, resultados de control y notificaciones de llegada, en particular respecto a envíos de alto riesgo. Si es necesario, las administraciones aduaneras modificarán su autoridad estatutaria habilitadora y así poder detectar plenamente la carga de alto riesgo.

iv. Precintado

En aras de la seguridad de la cadena logística y de la cadena de control de aduanas integrada, en particular para garantizar el movimiento completamente seguro desde el llenado del contenedor hasta su levante del control de aduanas en destino, las Aduanas deben aplicar un programa de integridad de los precintos como se detalla en las Directrices revisadas del Capítulo 6 del Anexo General del Convenio de Kyoto Revisado (ver 3.3.). Dichos programas de integridad de los precintos, basados en el uso de un precinto mecánico de alta seguridad según lo prescrito en la norma ISO 17712 en el punto de llenado, incluyen procedimientos para registrar la colocación, el cambio y la verificación de la integridad de los precintos en puntos clave, por ejemplo en caso de transbordo modal.

Además, las Aduanas deben facilitar el uso voluntario de tecnologías para ayudar a garantizar el seguimiento y/o la integridad del contenedor a lo largo de la cadena logística.

A este respecto, la Recomendación del Consejo de la OMA relativa a las formalidades aduaneras en relación con la admisión temporal de dispositivos de seguridad de contenedores, reproducida en el Marco SAFE, proporciona la base que facilita la admisión temporal de tales dispositivos.

v. Número de referencia único del Envío (UCR/RUE)

Las administraciones aduaneras deben aplicar la Recomendación de la OMA sobre el RUE y sus Directrices adjuntas.

2.1.3. Presentación de datos



i. Declaración de exportación de mercancías.

El exportador o su agente deben enviar una declaración electrónica anticipada de mercancías a la Aduana en el momento de la exportación antes de que las mercancías se carguen en el medio de transporte o en el contenedor utilizado para su exportación.

Por motivos de seguridad, las Aduanas solo deben exigir que la declaración anticipada de exportación de mercancías contenga los detalles enumerados en el Anexo II.

Los exportadores deben confirmar al transportista por escrito, preferiblemente de manera electrónica, que han enviado a las Aduanas una declaración anticipada de exportación de mercancías. Cuando la declaración de exportación sea incompleta o simplificada, es posible que deba ir seguida de una declaración complementaria para otros fines, como la recopilación de estadísticas comerciales en una etapa posterior, según lo estipulado por la legislación nacional.

ii. Declaración de importación de mercancías

El importador o su agente deben enviar una declaración electrónica anticipada de importación de mercancías a las Aduanas en el lugar de importación antes de la llegada de los medios de transporte a la primera oficina de Aduanas o, para los envíos de contenedores marítimos, antes de la carga. Por motivos de seguridad, las Aduanas solo deben exigir los pormenores que se enumeran en el Anexo II. Cuando la declaración de mercancías importadas fuese incompleta o simplificada, puede que deba ir seguida por una declaración complementaria para otros fines, como el cálculo de derechos o la recopilación de estadísticas comerciales en una etapa posterior, según lo estipulado por la legislación nacional. La cadena logística autorizada (ver 2.1.6) ofrece la posibilidad de integrar los flujos de información de exportación e importación en una única declaración a efectos de exportación e importación, compartida entre las administraciones aduaneras correspondientes.

iii. Declaración de carga

El transportista o su agente deben enviar una declaración electrónica anticipada de carga a las Aduanas en el momento de la exportación y/o la importación. Para envíos marítimos en contenedores, la declaración electrónica anticipada de carga debe presentarse antes de que las mercancías o los contenedores se carguen en el barco. Respecto a todos los demás modos de transporte y envíos, debe presentarse antes de la llegada de los medios de transporte a la oficina de aduanas para la exportación y/o importación. Por motivos de seguridad, las Aduanas solo deben exigir los detalles que se enumeran en el Anexo II.

La declaración anticipada de carga puede que deba ir seguida de una declaración de carga suplementaria cuando así lo estipule la legislación nacional.

iv. Transmisión de datos antes de la carga para seguridad de la carga aérea

Las Aduanas, en cooperación con otras autoridades apropiadas, pueden aplicar un nivel adicional de evaluación de riesgo de seguridad de la carga aérea y los envíos postales al exigir el envío de una serie de datos antes de la carga a una entidad en la cadena logística de carga aérea tal como, entre otros, el transportista, el agente de carga, el integrador, el operador postal o su agente, según se especifica en el Anexo III.



La transmisión de los datos y la comunicación de la evaluación de riesgo resultante deben proporcionarse lo antes posible para minimizar cualquier interrupción innecesaria de las prácticas comerciales normales, incluidas las operaciones de carga de una aeronave.

v. Presentación anticipada de datos en envíos postales

Las administraciones aduaneras deben consultar con los operadores postales para garantizar que la información electrónica sobre los envíos postales se remita a las administraciones aduaneras antes de la llegada/precarga de los artículos.

vi. Calidad de los datos

La calidad de los datos sigue siendo un desafío, tanto para las administraciones aduaneras como para el sector privado. La mejora de la calidad de los datos en el contexto de SAFE respalda el concepto de equilibrio en la seguridad de la cadena logística y apoya la facilitación del comercio. La automatización es una de las claves fundamentales para mejorar la calidad de los datos y su aplicación debe ser un objetivo prioritario de todas las partes interesadas. Además, el Consejo de la OMA adoptó una Recomendación sobre principios rectores de calidad de los datos (junio de 2015)⁶. La OMA también ha desarrollado una lista de descripciones de productos aceptables e inaceptables que proporciona una terminología coherente que puede ayudar a mejorar la calidad de los datos.

vii. Plan de estiba de navíos

Las administraciones aduaneras pueden requerir que el operador del navío, o el "transportista", envíen a las Aduanas a través de un sistema de intercambio anticipado electrónico de datos de planes de estiba de navíos (PEN) a la importación antes de la llegada de los medios de transporte a la primera oficina de aduanas. Los navíos que no transportan contenedores están exentos de proporcionar el PEN. Debido a que los PEN se aplican solo al transporte marítimo, las Aduanas deben recibir los planes de estiba por adelantado mediante el sistema de intercambio electrónico de datos en el momento de la importación, a más tardar 48 horas después de la salida del transportista del último puerto extranjero. Para viajes de menos de 48 horas de duración, el PEN debe presentarse antes de la llegada del navío a la primera oficina de aduanas.

viii. Mensajes de estado del contenedor

Las administraciones aduaneras, para el transporte marítimo, pueden exigir al transportista el envío de mensajes de estado del contenedor (MEC) para informar de los movimientos de los contenedores en las terminales y de los eventuales cambios en el estado de los contenedores. El MEC se requiere para todos los contenedores, incluidos los contenedores vacíos, destinados a llegar al territorio de la oficina de aduanas a la importación, a más tardar 24 horas después de que el mensaje haya sido incorporado en el sistema del transportista. No existe ningún requisito de que los transportistas creen o recopilen ningún MEC que el transportista no redacte o recopile por sí solo y mantenga en

⁶ <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/recommendations/facilitation/transport/recommendation-data-quality-en.pdf?la=en>



su sistema electrónico de seguimiento de equipos. Es de destacar que los transportistas están exentos del requisito de MEC en los casos de carga a granel y carga fraccionada.

ix. Atenuación de riesgo de seguridad de la carga aérea

Para atenuar el riesgo en la seguridad de la aviación, las Aduanas, en cooperación con las autoridades de aviación civil y otras autoridades apropiadas, deben establecer un sistema para comunicar de manera oportuna el requisito de abordar una situación de alto riesgo de la siguiente manera, cuando corresponda:

- Requisito de presentar información adicional.
- Requisito de confirmar el control/inspección según lo definido en el Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también denominado Convenio de Chicago⁷
- Requerimiento para aplicar un control adicional específico.
- Notificación de “no cargar” en caso de amenaza inminente.

x. Notificación de “no cargar”

Las Aduanas deben establecer un sistema por el cual las notificaciones no duplicadas de las mencionadas en el apartado vii anterior se emitan solo para aquellos envíos que no puedan ser cargados. Dichas notificaciones deben emitirse en un plazo especificado después de la presentación de los datos requeridos para la evaluación de riesgo.

xi. Plazo

La legislación nacional debe definir el momento exacto en que deben presentarse las declaraciones de mercancías y de carga ante la administración aduanera, ya sea para la exportación o la importación, después de un análisis detallado de la situación geográfica y de los procedimientos comerciales aplicables a los diferentes modos de transporte y después de consultar con el sector empresarial y otras administraciones aduaneras interesadas. Las Aduanas deben proporcionar a los OEA idéntico acceso a los acuerdos simplificados, cualquiera que sea el modo de transporte. Sin embargo, para garantizar un nivel mínimo de coherencia y sin perjuicio de situaciones específicas, las Aduanas no deben exigir que las declaraciones anticipadas se presenten:

Vía marítima

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

Vía aérea

- - Corto recorrido: en el momento de despegue de la aeronave.
- - Larga distancia: 4 horas antes de llegar al primer puerto del país de destino.

⁷ Se entiende por control/inspección la aplicación de medios técnicos o de otro tipo para identificar y/o detectar armas, explosivos u otros dispositivos, artículos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto ilícito de interferencia.

**Vía ferroviaria**

- - 2 horas antes de llegar a la primera estación del país de destino.

Carretera

- -1 hora antes de llegar al primer puesto del país de destino.

xii. Plazo para la transmisión de datos sobre carga aérea antes de ser cargada.

En el caso de la presentación de datos antes de la carga como se especifica en el apartado iv, los datos deben enviarse tan pronto como la información esté disponible y a más tardar antes de cargarla en la aeronave.

2.1.4. Intercambio de información para envíos de alto riesgo

Como parte de la cadena de control de aduanas integrada, las administraciones aduaneras a lo largo de la cadena logística deben considerar el intercambio de datos de Aduanas a Aduanas, en particular en cuanto a envíos de alto riesgo, para apoyar la evaluación de riesgo y facilitar el levante. Dicho sistema de mensajería electrónica podría incluir el intercambio de notificaciones sobre la transacción a efectos de exportación, incluidos los resultados del control, así como la correspondiente notificación de llegada.

La legislación nacional debe contener disposiciones que permitan a las Aduanas transmitir la información que recopilan para sus propios fines a otras administraciones aduaneras. Si no fuese el caso, tales disposiciones deben ser desarrolladas y habilitadas.

Las Directrices para el desarrollo de leyes nacionales sobre recopilación y transmisión de información aduanera se pueden utilizar como base para desarrollar estas disposiciones. Además, las herramientas existentes de la OMA, como el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de acuerdo bilateral, pueden servir de base para intercambiar información sobre productos de alto riesgo.

2.1.5. Modelo de datos de la OMA

Las administraciones aduaneras deben garantizar que sus respectivos sistemas de TI sean interoperables y estén basados en normas y sistemas abiertos. A tal efecto, las Aduanas debe usar el modelo de datos de la OMA, que define un conjunto máximo de datos para el cumplimiento de los trámites de exportación e importación. El modelo de datos también define los formatos de mensajes electrónicos para las declaraciones de mercancías y carga pertinentes. El modelo de datos de la OMA incluye todos los elementos de datos enumerados en el Anexo II que pueden requerirse como información anticipada a efectos de seguridad.

2.1.6. Cadena logística autorizada**i. Operadores Económicos Autorizados**

Los OEA que cumplan con los criterios especificados por las Aduanas (ver Anexo IV) deben tener la expectativa razonable de participar en procedimientos de levante rápido y simplificado de mercancías siempre que proporcionen un mínimo de información. 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 de Aduanas-empresas, un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales y viabilidad financiera. Con el fin de mejorar la seguridad de la cadena logística y la armonización de los procedimientos aduaneros, las administraciones aduaneras deben actuar en favor del reconocimiento mutuo de la condición de OEA entre distintos programas.

ii. Cadena logística autorizada

La cadena logística autorizada es un concepto según el cual todos los participantes en una transacción de comercio internacional son acreditados por las Aduanas ya que cumplen con normas específicas en el tratamiento seguro de mercancías y de información relevante. Los envíos que pasan del origen al destino plenamente integrados en dicha cadena se beneficiarán de un procedimiento simplificado transfronterizo integrado, en el que solo se requerirá una declaración simplificada con información mínima tanto para fines de exportación como de importación.

2.2 Norma 2 – Prerrogativas para la inspección de carga

La administración aduanera debe estar facultada para inspeccionar la carga en situaciones de entrada, salida, tránsito (incluso a bordo) y transbordo.

2.3. Norma 3 – Tecnología moderna de equipos de inspección

El equipo de inspección no intrusivo y el equipo de detección de radiación deben estar disponibles y usarse para la inspección, según proceda, de acuerdo con la evaluación de riesgo. Este equipo es necesario para la inspección rápida de la carga o de los medios de transporte de alto riesgo sin impedir el flujo de comercio legítimo.

2.3.1 Tecnología moderna

Para ayudar a sus Miembros, la OMA ha establecido la Red de Tecnología (TeN) y ha publicado un expediente SAFE⁸ que contiene Directrices detalladas sobre adquisición y despliegue de equipos de imagen e inspección no intrusivos.

2.4. Norma 4 – Sistemas de gestión de riesgo

La administración aduanera debe crear un sistema de gestión de riesgo para identificar y automatizar la carga y los medios de transporte de alto riesgo. Este sistema de gestión debe incluir un mecanismo para validar la evaluación de amenazas y las decisiones de selección, y aplicar las mejores prácticas.

2.4.1 Sistemas de selección informatizados

Las administraciones aduaneras deben diseñar sistemas informáticos basados en las mejores prácticas internacionales y que utilicen la gestión de riesgo para identificar, en virtud de información anticipada e inteligencia estratégica, la carga y/o los medios de transporte que representen un riesgo potencial en materia de seguridad. Para envíos marítimos comerciales en contenedores, esta capacidad debe aplicarse sistemáticamente

⁸ El Expediente SAFE contiene todos los documentos útiles y pertinentes para la aplicación del Marco SAFE.



antes de la carga del navío. En el caso de envíos comerciales conducidos en diferentes modos de transporte debido a la ubicación geográfica de los países involucrados en la transacción, debe aplicarse el uso de sistemas de selección automatizados a lo largo de la ruta seguida por la carga, desde el lugar de partida hasta el lugar de destino.

2.4.2. Compendio de la OMA sobre gestión de riesgos aduaneros

El Compendio se compone de dos volúmenes separados pero interrelacionados. El volumen uno trata los aspectos organizativos de la gestión de riesgo y describe los diferentes componentes de un marco de gestión de riesgo organizacional. El primer volumen también incluye la integración de la gestión de riesgo como cultura organizativa y el fortalecimiento de capacidades para la gestión de riesgo en etapas progresivas.

El volumen 2 se ocupa de la gestión del riesgo operacional. Incluye la documentación "sensible en la lucha contra el fraude" solo para las Aduanas, que incluye diversas guías prácticas y modelos de evaluación de riesgo para el movimiento de mercancías, personas y medios de transporte, operadores económicos y otros actores del comercio internacional. Los temas tratados en el volumen 2 se pueden dividir en cuatro grandes grupos: evaluación de riesgo, elaboración de perfiles y selección de objetivos, indicadores de riesgo, análisis de información e inteligencia.

El Compendio es un documento evolutivo que se actualizará continuamente para reflejar los últimos avances en las prácticas de gestión de riesgo en el entorno operativo de las Aduanas, en constante evolución.

2.4.3 Referencias

El volumen 2 del Compendio de gestión de riesgo aduanero de la OMA incluye varios documentos (por ejemplo, indicadores generales de envíos de alto riesgo, indicadores de riesgo y manuales basados en las etapas logísticas del comercio internacional antes, durante y después de la llegada de las mercancías, que son referencias útiles para la gestión (y evaluación) de riesgo.

2.5 Norma 5 - Selección, determinación de perfiles y selección de objetivos

Las Aduanas deben utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar objetivos relativos a la carga de alto riesgo, incluida la transmisión anticipada de información por vía electrónica respecto a envíos comerciales hacia un país o que lleguen a un país, antes de la salida o de la llegada, la inteligencia estratégica, los datos comerciales informatizados, el análisis de anomalías y la seguridad relativa de la cadena logística del operador. Por ejemplo, la certificación y validación de la seguridad del punto de origen prevista en el pilar Aduana-empresas reduce los riesgo y, en consecuencia, la puntuación obtenida después de la selección.

2.6 Norma 6 – Información anticipada transmitida electrónicamente

La administración aduanera debe exigir que la información se proporcione anticipadamente por vía electrónica, de manera oportuna, para permitir la evaluación adecuada del riesgo.



2.6.1. Necesidad de informatización

La transmisión anticipada de información a las Aduanas requiere el uso de sistemas aduaneros informatizados, incluido el intercambio electrónico de información, tanto para la exportación como para la importación.

2.6.2. Directrices del Convenio de Kyoto Revisado sobre las TIC

Las Normas 7.1, 6.9, 3.21 y 3.18 del Anexo General del Convenio de Kyoto Revisado exigen que las Aduanas apliquen las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) a las operaciones aduaneras, en particular el uso de tecnologías de comercio electrónico. A tal efecto, la OMA ha desarrollado directrices detalladas para la aplicación de la tecnología de la información en materia aduanera. Estas directrices de Kyoto sobre las TIC deben servir de referencia para el desarrollo de nuevos sistemas informáticos o para la mejora de los sistemas existentes. Se recomienda además que las administraciones aduaneras consulten el folleto de los Cuadernos de Aduanas de la OMA sobre informatización aduanera.

2.6.3. Utilización de los sistemas de los operadores económicos

Las Directrices relativas a las TIC también recomiendan el uso de sistemas de los operadores y realizar auditorías para garantizar que cumplan con los requisitos de las Aduanas. Como parte de la cadena logística aprobada, la capacidad de las Aduanas de acceder en línea a los sistemas comerciales de las partes interesadas, una vez que se hayan resuelto los problemas de carácter legal o confidencialidad, brindará un mejor acceso a la información fiable y permitirá utilizar procedimientos simplificados de amplio alcance. Los sistemas comunes de gestión de carga (CCS-Cargo Community Systems) son otro ejemplo; en los puertos y aeropuertos, todas las partes que intervienen en la cadena de transporte han creado un sistema electrónico que les permite intercambiar todos los datos relevantes de carga y transporte. Mientras estos sistemas contengan la información que las Aduanas necesitan, esta deberá considerar su participación y captar los datos que necesita.

2.6.4. Normas sobre intercambio electrónico de datos

Las Directrices sobre las TIC del Convenio de Kyoto revisado recomiendan que las Aduanas propongan varias soluciones para el intercambio electrónico de datos. EDI, que utiliza la norma internacional EDIFACT/ONU, sigue siendo uno de los modos de intercambio más utilizados, pero las Aduanas también deberán recurrir a otras posibilidades (por ejemplo, el lenguaje XML). Dependiendo de los riesgos involucrados, el volumen de transacciones y el tipo de tráfico, incluso se podría utilizar el correo electrónico o el fax.

2.6.5. Modelo de datos de la OMA

Los operadores económicos que deben enviar las declaraciones de carga y mercancías a las Aduanas según los conjuntos de datos del Modelo de datos de la OMA deben usar las especificaciones de mensajes electrónicos previstas en el Modelo de datos de la OMA.



2.6.6. Seguridad de las TIC

En general, el uso de las TIC y, más específicamente, el intercambio electrónico de información en redes abiertas requiere el uso de una estrategia integral de seguridad informática. Por tanto, la seguridad de las TIC es una parte integrante de cualquier estrategia de seguridad de la cadena logística desarrollada por las Aduanas. Para desarrollar una estrategia efectiva de seguridad de las TIC, las Aduanas debe realizar una evaluación de riesgo. Las Directrices revisadas del Convenio de Kyoto sobre las TIC explican cómo una estrategia integral de seguridad de TIC puede garantizar la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información, así como la de los sistemas de TIC y los datos que administran, evitando, por ejemplo, cualquier denegación de origen o de recepción. Hay muchas formas de mantener la seguridad de las TIC, como se refleja en las Directrices del Convenio de Kyoto revisado sobre las TIC.

2.6.7. Firmas digitales

En el contexto de la estrategia de seguridad de la cadena logística, uno de los elementos esenciales de la seguridad informática es la firma digital. Las firmas digitales, o las infraestructuras de clave pública, pueden desempeñar un papel importante para garantizar el intercambio electrónico de datos. La cadena de control aduanero integrado incluye la posibilidad de que un operador comunique previamente sus declaraciones tanto a las administraciones aduaneras del lugar de exportación como del lugar de importación. Por lo tanto, sería ventajoso para los operadores económicos beneficiarse también del reconocimiento mutuo de las certificaciones digitales. Esto permitiría al operador económico firmar todos los mensajes electrónicos a las administraciones aduaneras que hayan aceptado reconocer esta certificación. Este reconocimiento transfronterizo de certificaciones digitales puede ayudar a aumentar la seguridad, al tiempo que facilita y simplifica significativamente los intercambios para el operador. Con este fin, se anima a las administraciones aduaneras a aplicar la Recomendación de la OMA sobre la transmisión electrónica y la autenticación de la información aduanera y otra información requerida a efectos reglamentarios.

2.6.8. Fortalecimiento de capacidades

Las administraciones aduaneras que necesiten asistencia para diseñar o adquirir los sistemas informáticos necesarios deberán demostrar la voluntad política de aplicar el Marco SAFE.

2.6.9. Protección y confidencialidad de los datos

El intercambio de datos entre las administraciones aduaneras o el sector privado a petición de las Aduanas, solo debe realizarse previa consulta entre las autoridades públicas interesadas con respecto a los acuerdos que deben tomarse con fines de confidencialidad y protección de datos. Las leyes de privacidad y protección de datos se adoptan para proteger la privacidad de las personas y el derecho a la confidencialidad de los intercambios comerciales y para permitir que las personas tengan acceso a sus datos personales para verificar su exactitud.

A este respecto, la legislación nacional debe contener disposiciones que especifiquen que cualquier dato recogido o transmitido por las Aduanas debe ser tratado de manera confidencial y segura y estar suficientemente protegido; asimismo, la legislación nacional



debe conferir ciertos derechos a las personas físicas o jurídicas a quienes se refiere la información.

Del mismo modo, la protección de datos y la confidencialidad están contempladas por las herramientas actuales de la OMA, como el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de acuerdo bilateral.

2.7 Norma 7 – Selección de objetivos y comunicación

Las administraciones aduaneras deben prever programas conjuntos de selección de objetivos y de control mediante análisis analíticos, el uso de un conjunto normalizado de criterios de selección de objetivos y de mecanismos compatibles para la comunicación y el intercambio de información; estos elementos contribuirán al desarrollo futuro de un sistema de reconocimiento mutuo de controles.

2.7.1. Compendio de la OMA sobre gestión de riesgos aduaneros

El volumen 2 del Compendio de gestión de riesgos aduaneros de la OMA contiene disposiciones para la evaluación de riesgo, incluidos conjuntos normalizados de criterios de selección de objetivos.

2.7.2. Consideraciones legales

Las administraciones aduaneras pueden llevar a cabo conjuntamente la selección y el control mediante un examen analítico para garantizar de manera más efectiva los envíos y combatir la delincuencia transfronteriza organizada. Las normas y procedimientos de estas actividades conjuntas son generalmente acordadas por las administraciones aduaneras. Las herramientas de la OMA, como el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de acuerdo bilateral, contienen disposiciones para apoyar este tipo de cooperación internacional o bilateral.

2.8 Norma 8 – Medición del desempeño

La administración aduanera debe elaborar informes estadísticos que contengan medidas de desempeño, relacionados en particular con el número de envíos examinados, el subconjunto de envíos de alto riesgo, la verificación de envíos de alto riesgo, la verificación de envíos de alto riesgo que utilizan técnicas de inspección no intrusiva; verificaciones de envíos de alto riesgo que utilizan técnicas de inspección no intrusiva y dispositivos físicos; verificaciones de envíos de alto riesgo solo mediante dispositivos físicos; el tiempo requerido para el despacho aduanero, así como los resultados positivos y negativos obtenidos. Estos informes deben ser compilados por la OMA.

2.8.1. Recopilación datos

Las administraciones aduaneras recopilarán datos para medir los resultados obtenidos con el propósito de aprender de ellos y determinar su efectividad como resultado de unirse al Marco SAFE. El Estudio de Tiempo de Levante de la OMA es un instrumento apropiado para este propósito.



2.9 Norma 9 – Evaluación de la seguridad

La administración aduanera debe cooperar con otras autoridades competentes para llevar a cabo evaluaciones de seguridad sobre el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional y comprometerse a responder rápidamente a las deficiencias detectadas.

2.10 Norma 10 – Ética del personal

La administración aduanera y otras autoridades competentes deben aplicar programas dirigidos a evitar que el personal incumpla las reglas de ética, identificar infracciones y castigarlas en la medida de lo posible.

2.10.1. Declaración de Arusha revisada de la OMA

La Declaración de Arusha revisada de la OMA es la mejor herramienta de referencia para ayudar a las administraciones aduaneras a aplicar sistemas anticorrupción.

2.10.2. Formación

Garantizar la seguridad y la facilitación a lo largo de la cadena logística requiere personal altamente motivado y bien formado tanto en las administraciones aduaneras como en todas las demás partes involucradas de la cadena logística. Las Aduanas debe garantizar que se brinde con regularidad la capacitación necesaria al personal de todos los niveles para mejorar y mantener las habilidades apropiadas que permitan llevar a cabo controles aduaneros eficientes y rentables, además de trabajar en un entorno electrónico.

2.11 Norma 11 –Inspección en el punto de salida con fines de seguridad

La administración aduanera debe proceder a la inspección en el punto de salida de la carga y de los medios de transporte de alto riesgo, para garantizar su seguridad, a instancia razonable del país importador.

2.11.1. Solicitud de inspección

Si una administración aduanera, en el contexto de una evaluación de riesgo, tiene motivos para creer que la carga y/o los medios de transporte destinados a uno de sus puertos de entrada pueden representar un alto riesgo, puede solicitar su inspección a la administración aduanera del país de partida, preferiblemente antes del embarque (ver 4.1.)

2.11.2. Consideraciones legales

Entre otras disposiciones administrativas, algunas herramientas de la OMA, como el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de acuerdo bilateral, permiten que una administración aduanera solicite a otra administración aduanera la realización de dicha tarea.



3. Integridad de los precintos de seguridad de los contenedores

3.1. Importancia de definir relaciones de seguridad

Una mayor claridad y consenso sobre la relación entre las partes respecto al movimiento de mercancías en contenedores y protegidas, junto con la aplicación coherente de estas relaciones, conllevará múltiples beneficios para dichas partes, a saber:

- Mayor seguridad contra actos de terrorismo que socavan el comercio internacional de mercancías.
- Riesgo reducido de dificultades económicas causadas por perturbaciones o interrupciones en los intercambios comerciales resultante de actos terroristas.
- Mejora de la seguridad contra el robo y la malversación de bienes, que conlleva pérdidas directas y menores costos indirectos, como en materia de seguros.
- Mejora de la seguridad frente al transporte ilegal de personas y productos como drogas y armas.
- Mejora de la seguridad contra el movimiento ilegal de mercancías destinadas al "mercado negro" y al "mercado gris".
- Reducción del riesgo de fraude aduanero y fiscal.
- Mayor confianza en los sistemas de comercio internacional con los transitarios actuales y potenciales.
- Beneficios de facilitación, como la reducción del número de controles (menos tiempo en frontera) y el acceso a procedimientos simplificados.

3.2. Responsabilidades a lo largo de la cadena de custodia

A. Responsabilidades intersectoriales

Existen responsabilidades y principios que se aplican a lo largo del ciclo de vida de un envío de carga en contenedores. La atención se centra en la relación entre las partes cuando se producen cambios de custodia o posesión del contenedor. Esta prioridad de ninguna manera disminuye, ni debería, hacer olvidar la responsabilidad fundamental del fletador relativa a la estiba y a precintar el contenedor de forma segura. Cada parte que esté en posesión del contenedor es responsable de la seguridad del mismo, siempre que la carga esté bajo su custodia, tanto si está a la espera en un punto de convergencia o circulando entre distintos puntos de convergencia.

Cada parte que posee datos que deban ser comunicados a la administración pública para fines aduaneros y para fines de control de seguridad tiene responsabilidades, entre las que se incluyen:

- Protección de las mercancías físicas contra fractura, robo y daños.
- Proporcionar información apropiada a las autoridades públicas de manera oportuna y precisa para fines de control de seguridad.
- Protección de la información relacionada con las mercancías para evitar la manipulación o el acceso no autorizado a las mismas. Esta responsabilidad también se aplica antes, durante y después de que las mercancías se encuentren bajo su custodia.

Los precintos de seguridad son una parte integral de la cadena de custodia. La categoría y la aplicación adecuadas del precinto de seguridad se describen a continuación. Los precintos de seguridad deben ser inspeccionados por la parte receptora en el momento de



cada cambio de custodia de un contenedor de carga. La inspección de un precinto requiere un control visual para detectar eventuales signos de manipulación, la comparación del número de identificación del precinto con los documentos de envío y la mención de la inspección en los documentos correspondientes. Si el precinto ya no estuviera presente, si mostrase signos de manipulación o tuviera un número de identificación diferente al de los documentos de transporte, entonces habrá que realizar una serie de acciones:

La parte receptora deberá señalar la anomalía a la parte que entrega el contenedor y al fletador. La parte receptora hará constar la anomalía en los documentos de transporte. La parte receptora lo notificará a las autoridades aduaneras o policiales de conformidad con la legislación nacional. Si estos requisitos de notificación no existen, la parte receptora rechazará la custodia del contenedor hasta que pueda comunicarse con la parte que entrega el contenedor y hasta que se resuelva la anomalía. Una vez resuelto el defecto, la parte receptora colocará un precinto de seguridad en el contenedor y registrará los detalles, incluido el número del nuevo precinto, en la documentación de carga correspondiente.

Puede que los precintos de seguridad se cambien en un contenedor por razones legítimas, por ejemplo en los casos de: inspección por las Aduanas de exportación para verificar el cumplimiento de las regulaciones de exportación; por el transportista para garantizar que la carga esté debidamente bloqueada y amarrada; por una administración aduanera de importación, para verificar las declaraciones de carga; o por las autoridades policiales interesadas en otros asuntos reglamentarios o penales.

Si se requiere que funcionarios públicos o privados retiren un precinto de seguridad para inspeccionar la carga, deberán instalar un precinto de reemplazo cuya calidad cumpla con los requisitos especificados a continuación, instalarlo de manera acorde con los requisitos y registrar las medidas adoptadas, incluido el número del nuevo precinto, en los documentos de transporte.

B. Lugar de estiba

El fletador/expedidor debe asegurarse de que la estiba del contenedor se realice correctamente y es responsable de la descripción completa y precisa de las mercancías. El fletador también es responsable de colocar el precinto de seguridad de las mercancías tan pronto como se complete el proceso de estiba, además de preparar los documentos de envío, incluido el número del precinto.

El precinto de seguridad de las mercancías debe cumplir con la definición de precintos mecánicos de alta seguridad en la norma ISO 17712. El precinto debe aplicarse al contenedor de tal manera que se evite la vulnerabilidad en caso de manipulación accidental que caracteriza la ubicación tradicional del precinto en el tirador de la puerta del contenedor. A tal efecto se pueden usar otros métodos, como colocar el precinto en otros lugares que impidan pivotar la leva de bloqueo del panel de la puerta o el uso de medidas que muestren claramente cualquier intento de manipulación, como la existencia de precintos de cable a través de las barras de bloqueo de la puerta.

El operador de transporte terrestre recibe la carga y asimismo recibe los documentos, inspecciona el precinto y registra sus observaciones en los documentos, para retomar luego el camino con la carga.



C. Terminal intermedia

Si el contenedor pasa a través de una terminal intermedia, el operador de transporte terrestre transfiere la custodia del contenedor al operador de la terminal. Este último recibe los documentos, inspecciona el precinto y anota los documentos. Normalmente, el operador de la terminal envía un informe electrónico de recepción (informe de etapa) a las demás partes privadas interesadas. El operador de la terminal prepara u organiza el contenedor para su siguiente transporte, que puede ser por carretera, ferrocarril o fluvial. La verificación y los procedimientos documentales similares tienen lugar en la terminal intermedia cuando se recibe o cuando sale el contenedor. Los organismos del sector público rara vez intervienen o reciben información sobre transferencias intermodales en las terminales intermedias.

D. Terminal de carga marítima

Al llegar a la terminal de carga marítima, el operador de transporte terrestre transfiere la custodia del contenedor al operador de la terminal. El operador de la terminal recibe los documentos y normalmente envía una notificación electrónica de recibo (informe de etapa) a las otras partes privadas interesadas. El operador de la terminal prepara u organiza el contenedor para proceder a su carga en el navío.

El transportista o la terminal marítima, en calidad de agente del transportista, inspecciona el estado del precinto y toma nota de ello; esto se puede hacer en la entrada de la terminal marítima o más tarde, pero, en cualquier caso, antes de que el contenedor se cargue en el barco. Las autoridades públicas del país exportador revisan los documentos de exportación, realizan el control de la exportación y emiten los certificados de seguridad pertinentes.

Las administraciones aduaneras que requieren información anticipada reciben esta información, la examinan y autorizan la carga del contenedor (explícita o tácitamente) o emiten mensajes de no autorización de carga para los contenedores que solo se pueden cargar tras un examen analítico adicional, incluida la posible inspección.

En los países con exigencias respecto al control mediante examen analítico y declaración de exportación, el transportista debe exigir que los documentos proporcionados por el fletador cumplan con los requisitos en cuestión antes de cargar las mercancías que se exportarán. (Sin embargo, el fletador/cargador es responsable del cumplimiento de los requisitos de documentación y de exportación aplicables). En su caso, el transportista deberá presentar la información extraída de su manifiesto a las Aduanas de importación que lo requieran. Las mercancías para las que se hayan emitido mensajes de no autorización de carga no se cargarán a bordo del navío hasta realizar un examen analítico más exhaustivo.

E. Terminal de transbordo

El operador de la terminal de transbordo debe inspeccionar el precinto de seguridad entre la descarga y la recarga del contenedor. Este requisito puede evitarse en las terminales de transbordo cuyos planes de seguridad cumplan con el Código internacional para la protección de los navíos y de las instalaciones portuarias (Código ISPS de la Organización Marítima Internacional).



F. Terminal de descarga marítima

El receptor/destinatario por lo general toma las medidas necesarias para que un transitario se ocupe del despacho de las mercancías en la terminal de descarga marítima. En general, esto requiere que el propietario de las mercancías proporcione los documentos al transitario antes de su llegada.

El transportista marítimo proporciona información electrónica anticipada extraída de los manifiestos de carga al operador de la terminal y a la administración aduanera de importación, según corresponda. Las Aduanas pueden seleccionar contenedores y asignarlos a diferentes niveles de inspección inmediatamente después de la descarga o más tarde. Además de la carga real, pueden inspeccionar el estado del precinto y los documentos conexos. Si el contenedor debiera trasladarse bajo control aduanero a otro lugar para el despacho aduanero, las Aduanas en la terminal de descarga deben colocar un precinto aduanero en el contenedor y hacer que conste en los documentos.

El receptor/destinatario o el transitario pagará los derechos e impuestos debidos a las Aduanas y se encargará del levante de las mercancías. Después de hacerse cargo para la salida de la terminal marítima, el operador de transporte terrestre inspecciona el precinto, registra sus observaciones por escrito y el operador de la terminal le entrega los documentos.

G. Terminal intermedia

Las operaciones en las terminales intermedias del país importador son similares a las realizadas en las terminales intermedias de los países exportadores.

H. Lugar de descarga

Al recibir el contenedor, el destinatario o desconsolidador inspecciona el precinto y registra las eventuales anomalías en los documentos. El destinatario descarga el contenedor y verifica la cantidad y el estado de la carga comparado con lo indicado en los documentos. Si falta algo, o en caso de daños o excedentes, la anomalía se identifica con fines de reclamación o seguro, y las mercancías y sus documentos se someten a verificación y examen. En caso de anomalía en relación con narcóticos, contrabando, polizones o sustancias sospechosas, el destinatario debe notificarlo a las Aduanas o a cualquier otro organismo encargado del cumplimiento de la ley.

*
* *



IV. Pilar 2 – Aduanas-empresas

1. Introducción

Cada administración aduanera se asociará con el sector privado para tomar medidas que garanticen la seguridad de la cadena logística internacional. El propósito principal de este pilar es crear un sistema internacional que permita identificar empresas privadas que ofrezcan una alta garantía de seguridad con respecto a su misión en la cadena logística. En tales asociaciones, estos socios comerciales deberían recibir beneficios tangibles en forma de tratamiento acelerado de sus mercancías y otras medidas.

El siguiente texto extraído de las "Directrices de alto nivel relativas a acuerdos de cooperación entre miembros de la OMA y el sector privado para mejorar la seguridad de la cadena logística y facilitar el flujo de comercio internacional" resume la relación que debe establecerse necesariamente entre Aduanas y empresas para continuar en la senda de protección del comercio internacional:

"En la medida en que las Aduanas puedan confiar en sus socios comerciales para evaluar y responder a las amenazas a su propia cadena logística, se reducen los riesgos a los que hacen frente las Aduanas. Las empresas que demuestren un compromiso demostrado para mejorar la seguridad de la cadena logística saldrán beneficiadas. Minimizar los riesgos de esta manera ayuda a las Aduanas a ejercer sus funciones de seguridad y facilita el comercio legítimo".

Dichos programas sitúan la evaluación de la seguridad de la cadena logística al inicio de la misma al involucrar al sector privado y al exigir una mayor seguridad en el punto de origen, por ejemplo, en el lugar de estiba de contenedores en los muelles de un fabricante extranjero y a medida que el contenedor se traslade de un punto a otro de la cadena logística.

El Marco SAFE establece los criterios según los cuales las empresas involucradas en la cadena logística pueden ser reconocidas como socios autorizados en cuestiones de seguridad. Estos criterios se refieren a elementos tales como evaluación de amenazas, existencia de un plan de seguridad adaptado a las amenazas así evaluadas, de un plan de comunicación, de medidas y procedimientos destinados a prevenir que las mercancías ilícitas o no acompañadas de documentos entren en la cadena logística internacional, seguridad física de los edificios y locales utilizados como lugares de carga o almacenamiento, seguridad de la carga, medios de transporte, control del personal y protección de los sistemas de información.

Las prioridades para la validación o autorización de los participantes dependen de una serie de factores, como el volumen de las importaciones, las anomalías de seguridad, la amenaza estratégica que representan ciertas áreas geográficas u otra información relacionada con el riesgo. La elección de los factores más relevantes evoluciona inevitablemente a medida que cambian las circunstancias.

También es esencial acordar en términos generales los beneficios mínimos que los socios comerciales pueden obtener del estado de OEA. Estos beneficios incluyen un despacho de aduana más rápido para la carga de bajo riesgo, seguridad mejorada, eficiencia del costo de la cadena logística gracias a la eficacia en la seguridad, mejor reputación de la



empresa, mayores oportunidades comerciales, mejor comprensión de los requisitos aduaneros y comunicación más efectiva entre el OEA y la administración aduanera.

Los OEA que cumplan con los criterios establecidos en el Anexo IV también deberían beneficiarse, además de las ventajas relacionadas con la seguridad, de las medidas de simplificación aduanera.

Muchas empresas que operan a lo largo de los eslabones de la cadena logística internacional ya están obligadas a cumplir con las normas internacionales de seguridad o ya tienen programas de seguridad interna que responden a las inquietudes de las administraciones aduaneras. Los sistemas previstos en el Pilar Aduanas-empresas del Marco SAFE deben basarse en la concesión de un distintivo de calidad a las operaciones aduaneras de rutina que utilizan tecnologías de la información para facilitar los procedimientos generalmente asociados con el comercio transfronterizo y que ofrecen ventajas, en particular a los importadores, exportadores, agentes aduanera, agentes de tránsito, transportistas y otros proveedores de servicios que cumplen las condiciones requeridas para beneficiarse de dichas ventajas.

Inspiradas en muchos programas innovadores para Operadores Económicos Autorizados, las administraciones aduaneras y las empresas comerciales internacionales que se adhieran al Marco SAFE participarán en la normalización del Pilar 2⁹.

Como parte de las medidas de continuidad y recuperación del comercio, las autoridades públicas deben trabajar en cooperación con el sector privado, incluidos los Operadores Económicos Autorizados, para diseñar dispositivos, planes y procedimientos que permitan optimizar la continuidad y reanudación de las actividades en caso de perturbación de la cadena logística internacional.¹⁰

A pesar de sus características comunes, existe una clara distinción entre el programa de OEA y el Marco de normas SAFE, los programas de cumplimiento (similar al concepto de "persona autorizada" de la norma transitoria 3.32 del Convenio de Kyoto revisado (CKR) y el "operador autorizado" regulado en el artículo 7.7 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

El programa de OEA del Marco SAFE es particularmente amplio y completo con respecto a otros programas/regímenes similares y su aplicación garantiza, entre otras cosas, el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 7.7 del AFC de la OMC y en la norma transitoria 3.32 del CKR.

2. Normas y especificaciones técnicas para su aplicación

Los miembros de la OMA y el sector privado consideran que es importante no solo asegurar la cadena logística, sino también facilitar el movimiento de mercancías entre las fronteras. También son conscientes de que cualquier mejora en uno de los términos de esta ecuación se reflejará en el otro. A este respecto, se llama la atención sobre el "Marco SAFE para adoptar acuerdos de cooperación sectoriales específicos de cada sector que permitan mejorar la seguridad de la cadena logística y facilitar el comercio", que podría servir como un

⁹ Las especificaciones técnicas de las normas del Marco SAFE del Pilar 2 se encuentran en el apartado 2 de la sección IV de este instrumento.

¹⁰ Los detalles del plan de continuidad y reanudación del comercio se encuentran en la Sección VI de este instrumento.



esbozo útil para un sistema de este tipo durante la fase inicial de aplicación del Marco SAFE. La clave del éxito de las asociaciones entre Aduanas y empresas se basa en varios factores clave, con el respeto mutuo de las funciones y responsabilidades de cada parte. Los siguientes temas clave, que de ninguna manera son exhaustivos, deben inspirar los esfuerzos conjuntos de Aduanas y empresas: asociación, seguridad, acreditación, tecnología, comunicación y facilitación.

2.1 Norma 1 – Asociación

Los Operadores Económicos Autorizados que participan en la cadena logística internacional se integran en un proceso de autoevaluación con respecto a las mejores prácticas y normas de seguridad predeterminadas para garantizar que sus procedimientos y principios internos ofrezcan garantías adecuadas contra la manipulación de su cadena logística hasta que la carga deje de estar bajo control aduanero en destino.

El programa de asociación Aduanas-empresas debe permitir que los planes de seguridad basados en el modelo de negocios de los OEA sean flexibles y personalizados.

La Administración aduanera y el OEA deben determinar conjuntamente, y registrar por escrito, las medidas de seguridad apropiadas que serán aplicadas y mantenidas por el OEA.

El documento desarrollado conjuntamente por la asociación Aduanas-empresas debe incluir procedimientos escritos y verificables para garantizar, en la medida de lo posible y de conformidad con el modelo comercial del OEA, que los socios comerciales de ese operador, incluidos los fabricantes, proveedores y vendedores, se comprometan a cumplir las normas de seguridad establecidas en el Marco SAFE.

Las revisiones periódicas de los procedimientos e instalaciones de los OEA, así como las medidas de seguridad, deben realizarse (en función del riesgo) y tendrán que ser acordes con los procedimientos de seguridad establecidos en el acuerdo comercial relativo a la seguridad.

2.2 Norma 2 – Seguridad

Los Operadores Económicos Autorizados incorporan las mejores prácticas de seguridad predeterminadas en los métodos comerciales que aplican.

El OEA aplica medidas de seguridad para la protección de los edificios y que controlan y supervisan los perímetros externos e internos, así como dispositivos de control de acceso que impiden el acceso no autorizado a las instalaciones, medios de transporte, muelles de carga y zonas de carga.

El control de acceso a las instalaciones seguras de la cadena logística debe incluir el control por los responsables de la emisión y el seguimiento adecuados de las tarjetas de identificación (empleados, visitantes, proveedores, etc.) y otros dispositivos de acceso, incluyendo llaves, tarjetas de acceso y otros dispositivos que permiten el acceso libre a las mercancías y a los activos de la empresa.

El control de acceso a las instalaciones seguras de la cadena logística debe prever, en caso de terminación del contrato laboral de determinados trabajadores, la rápida y



completa eliminación de los dispositivos de identificación y acceso a las instalaciones y a los sistemas de información emitidos por la empresa.

Los datos comerciales confidenciales deben protegerse mediante el uso de las capacidades de copia de seguridad automatizadas necesarias, como cuentas de contraseña asignadas individualmente que requieren un nuevo registro periódico, formación apropiada sobre seguridad de los sistemas de información, así como protección contra el acceso no autorizado y uso abusivo de la información.

Los programas de seguridad del personal deben incluir una selección de empleados y de empleados potenciales según sea necesario y en la medida en que lo permita la legislación nacional. Estos programas deben incluir una revisión periódica de los datos generales de los empleados que trabajan en puestos de seguridad sensibles, registrando cualquier cambio inusual visible en la situación socioeconómica del empleado.

De acuerdo con el modelo comercial del OEA, se deben desarrollar medidas y programas de seguridad para promover la integridad de los procedimientos de un socio comercial respecto al transporte, mantención y almacenamiento de carga en la cadena logística protegida.

Se deben aplicar procedimientos para garantizar que toda la información utilizada para el procesamiento de la carga, tanto electrónica como manual, sea legible, oportuna y precisa, y esté protegida contra toda alteración, pérdida o introducción de datos erróneos. El OEA y las Aduanas aseguran la confidencialidad de los datos sensibles en los ámbitos comercial y de seguridad. La información proporcionada solo debe utilizarse con los fines para los que se proporcionó.

Un OEA que envíe o reciba carga debe garantizar su conformidad con los documentos de transporte apropiados. Se asegurará de que la información sobre la carga recibida de los socios comerciales se declare de manera oportuna y precisa. Las personas que entregan o reciben fletes deben identificarse antes de recibir o retirar la carga.

El OEA debe proporcionar capacitación específica para ayudar a los empleados a garantizar la integridad de la carga, reconocer posibles amenazas internas de seguridad y controlar el acceso. El OEA debe informar a los empleados de los procedimientos aplicados por la empresa para identificar y señalar incidentes sospechosos.

2.3 Norma 3 – Aprobación

La administración aduanera, con la ayuda de representantes de la comunidad empresarial, establece procedimientos de validación o procedimientos de aprobación de calidad que animarán a las empresas a convertirse en operadores económicos autorizados. Estos procedimientos deberían, en particular, definir beneficios tangibles en virtud del Anexo IV, que demostrarán a las empresas los beneficios resultantes de invertir en prácticas y sistemas de seguridad satisfactorios, al menos debido a la disminución del número de controles documentales e inspecciones físicas que realizan, así como al levante y despacho acelerados de sus mercancías.

La administración aduanera debe cooperar (de diferentes maneras) con los socios comerciales para determinar los beneficios mutuos de la participación colectiva en la cadena logística segura.



La administración aduanera debe responder a las inquietudes de los Operadores Económicos Autorizados y definir, en consulta con ellos, un mecanismo formal de comunicación para garantizar que las cuestiones formuladas se consideren y resuelvan debidamente.

La administración aduanera debe consignar por escrito los beneficios concretos que pretende ofrecer (dentro de los límites de su competencia) a los socios comerciales que participan plenamente en la cadena logística segura. Estos beneficios deben medirse e informarse, y deben seguir las obligaciones establecidas a medida que las Aduanas se integran en los programas nacionales.

Las administraciones aduaneras deben trabajar para lograr el reconocimiento mutuo de la condición de OEA, dentro de los programas y entre ellos, con el fin de mejorar los beneficios de sus respectivos OEA.

Cuando sea apropiado, la administración aduanera debe desarrollar o enmendar las disposiciones y aplicar procedimientos para acelerar la disponibilidad para el consumo o la exportación de envíos que se hayan clasificado “de bajo riesgo” en términos de seguridad.

La administración aduanera se beneficiará de una mayor seguridad de las mercancías en la cadena logística internacional, ya que los procedimientos de inteligencia mejorados, las capacidades de evaluación de riesgo y la determinación de envíos de alto riesgo garantizan el uso óptimo de los recursos.

La administración aduanera y los Operadores Económicos Autorizados se benefician del uso de la autoevaluación y de las verificaciones.

2.4 Norma 4 - Tecnología

Todas las partes preservan la integridad de la carga y de los contenedores facilitando el uso de las tecnologías modernas.

Los Operadores Económicos Autorizados deben cumplir, como mínimo, las obligaciones actualmente establecidas en diversos acuerdos internacionales, en particular el Convenio de Aduanas sobre contenedores de 1972 y en el Convenio sobre el transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975).

Las administraciones aduaneras deben apoyar y facilitar, mediante incentivos progresivos, el uso voluntario por los Operadores Económicos Autorizados de tecnologías más avanzadas que los precintos mecánicos para garantizar y supervisar la integridad de la carga y los contenedores, así como para señalar cualquier manipulación no autorizada de carga o contenedores.

Los Operadores Económicos Autorizados deben contar con procedimientos escritos que describan sus políticas internas para la colocación de precintos y el manejo de carga y contenedores con precintos de alta seguridad u otros dispositivos diseñados para evitar la manipulación de la carga.

La administración aduanera debe contar con procedimientos escritos que describan su sistema de verificación de precintos y los procedimientos operativos aplicables en caso de anomalía.



La administración aduanera y el OEA deben dialogar sobre temas de interés común para beneficiarse de la mejora de las normas comerciales y la evolución de las tecnologías para la integridad de contenedores, y deben estar dispuestos a tratar de común acuerdo los casos de atentado contra la seguridad de los precintos.

A este respecto, la Recomendación del Consejo de la OMA sobre formalidades aduaneras para la admisión temporal de dispositivos de seguridad de los contenedores, reproducida en el Expediente SAFE, es un punto de partida para facilitar la admisión temporal de tales dispositivos.

2.5 Norma 5 - Comunicación

La administración aduanera actualiza periódicamente los programas de asociación entre aduanas y empresas para promover las normas mínimas de seguridad y las mejores prácticas en cuanto a seguridad de la cadena logística.

Las Aduanas deben establecer, en consulta con los OEA o sus agentes, procedimientos a seguir en caso de solicitud de información o sospecha de infracción aduanera, incluida la información de contacto de los OEA o sus agentes para poder contactar con los funcionarios aduaneros competentes en caso de emergencia.

Las Aduanas deben consultar regularmente, tanto a nivel nacional como local, con todos los participantes en la cadena logística internacional para abordar temas de interés común, incluidas las regulaciones aduaneras, así como los procedimientos y obligaciones relativos a la seguridad de los locales y de los envíos.

El OEA debe adoptar un enfoque positivo respecto a los esfuerzos de acercamiento de las Aduanas descritos anteriormente y contribuir a un diálogo que conduzca a elementos constructivos de apreciación para que el programa mantenga su relevancia y se base en fundamentos sólidos, en el contexto de normas mínimas de seguridad que sean beneficiosas para ambas partes.

2.6 Norma 6 - Facilitación

La administración aduanera trabaja en cooperación con los Operadores Económicos Autorizados para maximizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional que comienza en su territorio aduanero o que discurre por el mismo.

La administración aduanera debe elaborar o enmendar las disposiciones y aplicar procedimientos que consoliden y simplifiquen la transmisión de la información requerida con fines de despacho, tanto para facilitar el comercio como para identificar la carga de alto riesgo y poder adoptar las medidas adecuadas.¹¹

La administración aduanera debe establecer mecanismos para que los socios comerciales formulen comentarios sobre las modificaciones y enmiendas propuestas, ya que afectan significativamente a su misión, con el objetivo de asegurar la cadena logística.

* *

¹¹ El Convenio de Kyoto revisado proporciona un modelo integral para llevar a cabo esta tarea.



V. Pilar 3 - Aduanas-Otras autoridades públicas nacionales e internacionales

1. Introducción

Desde que se desarrolló el Marco de normas SAFE en 2005, cada vez es más importante la cooperación entre las Aduanas y otras autoridades públicas nacionales e internacionales involucrados en el comercio internacional y en la seguridad de la cadena logística. La OMA ha tomado nota de esto y ha aplicado una serie de herramientas e instrumentos de primer rango, entre ellos, los Códigos de gestión coordinada de fronteras y de ventanilla única, que influyen y guían la cooperación entre las Aduanas y los demás organismos nacionales e internacionales.

El objetivo principal de esta cooperación es garantizar que las autoridades públicas respondan eficazmente a los desafíos de seguridad de la cadena logística, evitando la duplicación de requisitos y controles, simplificando los procedimientos y, en última instancia, trabajar para establecer normas internacionales que aseguren el movimiento de mercancías con el propósito de facilitar el comercio.

La seguridad de la cadena logística es objeto de cooperación entre las Aduanas y muchos servicios públicos, incluyendo, por ejemplo, las autoridades de seguridad interna y de transporte (por ejemplo, la policía), los servicios que actúan en fronteras (agricultura, entre otros) y los organismos emisores de licencias (mercancías de doble uso, por ejemplo).

Esta cooperación adopta variadas formas: los servicios pueden compartir locales o agrupar sus equipos y bases de datos. También pueden intercambiar información, realizar una evaluación conjunta de determinación de objetivos/evaluación de riesgo, validar programas y efectuar inspecciones conjuntas. Puede incluir la adecuación de los programas de seguridad y de las medidas de control de los diferentes servicios.

A nivel nacional, la cooperación entre estos distintos organismos es esencial. Dada la naturaleza de la cadena logística mundial, debe promoverse la cooperación efectiva bilateral y multilateralmente entre las organizaciones que representan a diferentes sectores y los organismos reguladores, para promover y garantizar la armonización internacional, aparte de reducir la carga impuesta a los operadores comerciales y a las autoridades públicas.

Para facilitar la aplicación de este Pilar, se invita a los Miembros a consultar las herramientas e instrumentos de la OMA, incluido el Convenio de Kyoto revisado, así como las Recopilaciones sobre gestión coordinada de fronteras, ventanilla única, OEA y gestión de riesgo.

2. Normas y especificaciones técnicas para su aplicación

Cooperación dentro de las autoridades públicas

2.1. Norma 1 - Cooperación mutua

La administración pública debe fomentar la cooperación mutua entre su administración aduanera y otras autoridades públicas competentes.



2.1.1. Debe fomentarse la cooperación mutua entre las Aduanas y otras autoridades públicas competentes responsables de regular el movimiento de mercancías con diversos modos de transporte, incluido el transporte intermodal.

2.1.2. Cooperación entre autoridades aduaneras y de aviación

Las Aduanas debe establecer una cooperación mutua con las autoridades de aviación en el marco de sus respectivos programas en términos de certificación de seguridad, tales como el Programa de Operador Económico Autorizado (OEA) y el Programa de agente autorizado/expedidor conocido (AA/EC), teniendo en cuenta la situación de cada Miembro. Las Aduanas deben alentar a las autoridades de seguridad de la aviación a reconocer la relevancia del análisis de riesgo aduanero en materia de envíos en la seguridad de la carga aérea. Este análisis de riesgo aduanero puede exigir ocasionalmente el examen analítico adicional de los envíos, fuera de las reglas normales de seguridad de la aviación.

2.1.3. Cooperación entre las Aduanas y las autoridades responsables de la seguridad marítima y portuaria

Las Aduanas deben establecer una cooperación mutua con las autoridades responsables de la seguridad marítima (incluidas las vías fluviales y lacustres) y las autoridades portuarias. La cooperación podría abarcar la adecuación de los programas de OEA y el Código internacional para la protección de los navíos y de las instalaciones portuarias (Código ISPS) en áreas tales como el procedimiento inicial de evaluación de la seguridad, el intercambio de información disponible y apropiado y, en la medida de lo posible, la coordinación de las actividades de supervisión y cumplimiento de la ley.

2.1.4. Cooperación entre Aduanas y autoridades competentes en transporte terrestre

Las Aduanas deben establecer una cooperación mutua con las autoridades de transporte terrestre pertinentes con respecto a este modo de transporte (incluido el transporte ferroviario). La cooperación puede referirse a actividades tales como el procedimiento inicial de evaluación de seguridad, el intercambio de información disponible y relevante y, en la medida de lo posible, la coordinación de las actividades de supervisión y cumplimiento de la ley.

2.1.5. Cooperación entre las Aduanas y los operadores postales

Las Aduanas deben establecer una cooperación mutua con los operadores postales responsables de garantizar la seguridad del tráfico postal. La cooperación puede referirse a actividades tales como el procedimiento de evaluación inicial de seguridad, el intercambio de información disponible y apropiada y, en la medida de lo posible, la coordinación de las actividades de supervisión y cumplimiento de la ley.

El intercambio de información electrónica anticipada entre las Aduanas y los operadores postales debe examinarse, en particular, atendiendo a la seguridad de la cadena logística, al tiempo que facilite los procedimientos aduaneros aplicables a los envíos postales.

Las directrices aplicables para la seguridad de las operaciones postales constan en las Normas de seguridad S58 y S59 de la Unión Postal Universal. Las normas de seguridad de la UPU son compatibles con el Marco de normas SAFE.



2.1.6. Cooperación entre las Aduanas y los organismos responsables de la inspección de pasajeros

Al reconocer el vínculo potencial entre los viajeros y la carga comercial o los flujos comerciales, la cooperación mutua también debe involucrar a las entidades que regulan y controlan el movimiento de personas cuando cruzan las fronteras.

2.2. Norma 2 - Procedimientos /disposiciones de cooperación

La administración pública debería desarrollar y mantener procedimientos y acuerdos para la cooperación entre sus organismos involucrados en el comercio internacional y en la seguridad.

2.2.1. Deben establecerse mecanismos de coordinación interinstitucional para mejorar la eficacia de las medidas de seguridad de la cadena logística y su funcionamiento. Estos mecanismos deben adecuar las funciones y responsabilidades de los diferentes organismos involucrados, para garantizar operaciones eficientes, la calidad óptima de los datos y una gestión de riesgo más efectiva, y evitar esfuerzos redundantes de las autoridades públicas para asegurar y facilitar el comercio.

2.3 Norma 3 - Armonización de programas de seguridad

La administración pública, cuando corresponda, debería armonizar los requisitos de los diversos programas/sistemas de seguridad aplicados para mejorar la seguridad de la cadena logística internacional.

2.3.1. Las Aduanas deben establecer una cooperación mutua con otras autoridades públicas como parte de sus respectivos programas de seguridad. En este procedimiento, las autoridades públicas deben garantizar que las Aduanas y otros organismos combinen los procedimientos de evaluación y validación de los operadores seguros (por ejemplo, OEA, agente autorizado/expedidor conocido (AA/EC), Código ISPS, programas de cumplimiento interno (PCI).

2.3.2. En cuanto a la seguridad de la carga aérea, las autoridades deben tratar de armonizar sus respectivos programas de seguridad, a saber, el programa de OEA y el programa de agente autorizado/expedidor conocido. La cooperación puede incluir la presentación de la solicitud y su evaluación inicial, el intercambio de información disponible y apropiada sobre el solicitante, la concordancia de las medidas de cumplimiento de la ley y de seguimiento una vez concedido el estado/la autorización de OEA (incluido el intercambio de información sobre la retirada o revocación del estado).

2.4. Norma 4 - Armonización de las medidas nacionales de control

Las autoridades públicas deberían armonizar las medidas de control de seguridad de la cadena logística aplicadas por las autoridades públicas, en particular las medidas de gestión y de mitigación de riesgo, para que no ejerzan efectos negativos en el comercio lícito y en los movimientos internacionales.

2.4.1. Las Aduanas deben colaborar con todos los organismos asociados para armonizar, en la medida de lo posible, los procedimientos, las medidas o las políticas de control, garantizando así la seguridad y la competitividad económica. Esta colaboración puede dar



como resultado inspecciones conjuntas (materiales y/o documentales), el intercambio de información, la gestión coordinada de riesgo y el reconocimiento mutuo de controles.

2.4.2. Las Aduanas deben celebrar acuerdos con administraciones que tengan competencias regulatorias sobre ciertas mercancías (por ejemplo, armas o materiales peligrosos) que puedan afectar a la seguridad pública. La cooperación en las áreas de seguridad, inspección y despacho de tales mercancías debe realizarse de acuerdo con los principios de la Norma 4 anterior.

2.5. Norma 5 – Elaboración de medidas de continuidad y reanudación

Las Aduanas deben trabajar con otras autoridades públicas y con el sector privado para identificar sus respectivas misiones y responsabilidades con respecto a la continuidad y reanudación del comercio para que no se interrumpa en caso de perturbación.

2.5.1. Con respecto a las medidas de continuidad y reanudación, y para asegurar la continuidad de los intercambios en caso de perturbación, es importante diseñar con anticipación y actualizar, cuando proceda, los planes y mecanismos basados en las respectivas misiones y responsabilidades.

2.6. Norma 6 – Armonización de las exigencias respecto a la comunicación de datos

Las Aduanas deben establecer acuerdos de cooperación con otras jurisdicciones que requieran datos de despacho de aduana de las mercancías para facilitar la transferencia fluida de datos comerciales internacionales, de conformidad con el concepto de ventanilla única.

2.6.1. Las Aduanas y otras administraciones deben esforzarse por establecer un sistema mediante el cual las empresas puedan presentar electrónicamente la información requerida de una sola vez y a una sola autoridad designada a tal efecto, preferiblemente las Aduanas. Por lo tanto, las Aduanas deberían tratar de integrar más estrechamente los procedimientos comerciales y los flujos de información en la cadena logística global, por ejemplo, utilizando documentos comerciales tales como facturas y órdenes de pedido a modo de declaraciones de exportación e importación.

2.6.2 Las autoridades públicas deben adherirse a las normas internacionales para el establecimiento, promoción y adopción de un entorno de ventanilla única, como las Recomendaciones de UN/CEFACT sobre la creación de la ventanilla única comercial internacional y el Modelo de datos de la OMA.

Cooperación entre las autoridades públicas y dentro de estas

2.7 Norma 7 - Cooperación mutua

Las autoridades públicas deberían fomentar la cooperación mutua entre las administraciones aduaneras y otras autoridades públicas pertinentes que participan en la seguridad de la cadena logística entre diversas fronteras o en una unión aduanera.



2.7.1. Dicha cooperación puede incluir intercambio de información, formación, asistencia técnica, fortalecimiento de capacidades, coordinación de horarios de oficina y uso compartido de equipos.

2.8. Norma 8 - Desarrollo de acuerdos o protocolos de cooperación

Las autoridades públicas deberían establecer acuerdos o protocolos para la cooperación entre los organismos que trabajan conjuntamente en una frontera común o en el interior de una unión aduanera.

2.8.1. Dicha colaboración puede requerir la firma de Memorandos de entendimiento, Acuerdos de asistencia mutua aduanera (AMA) u otros acuerdos para la coordinación de las funciones de gestión de fronteras.

2.9. Norma 9 - Armonización de programas de seguridad

Las autoridades públicas deberían, cuando corresponda, armonizar los requisitos de los diversos programas de seguridad aplicados para fortalecer la seguridad de la cadena logística internacional.

2.9.1. Los organismos de seguridad de la cadena logística deben cooperar para mejorar sus programas de seguridad, cuando corresponda. Esta colaboración puede consistir en coordinar los requisitos, mejorar los beneficios que reciben los destinatarios del programa y minimizar la duplicación innecesaria de actividades.

2.10. Norma 10 - Armonización de las medidas transfronterizas de control

Las autoridades públicas deberían promover la armonización de las medidas de control transfronterizas.

2.10.1. La cooperación puede conllevar el reconocimiento mutuo de los controles y programas de aplicación de la ley, el intercambio de recursos y técnicas, así como la aceptación de la autorización del despacho de mercancías realizado por la otra parte.

Cooperación multinacional

2.11 Norma 11 – Aplicación de la cooperación mutua

Las autoridades públicas deberían promover la cooperación mutua entre las organizaciones internacionales involucradas en la seguridad de la cadena logística.

2.11.1. Las autoridades públicas que trabajan con la OMA deberían colaborar con todos sus socios internacionales involucrados en el comercio internacional y la cadena logística para desarrollar, mantener y fortalecer normas internacionales armonizadas.

2.12 Norma 12 - Desarrollo de acuerdos o protocolos de cooperación

En nombre de sus Miembros, la OMA debe desarrollar y mantener mecanismos de cooperación con organizaciones públicas internacionales (OACI, OMI y UPU, por ejemplo) involucradas en la seguridad de la cadena logística.



2.12.1. El propósito de este mecanismo de cooperación es complementar los esfuerzos de los Miembros en respuesta a cuestiones como la cooperación nacional y multinacional, la coordinación y la adopción/armonización de normas internacionales.

*
* *



VI. Continuidad y reanudación de actividades

Las autoridades públicas deben trabajar con sus servicios y con el sector privado, así como con otras autoridades públicas, para diseñar mecanismos, planes y procedimientos que maximicen la continuidad y reanudación de actividades en caso de perturbación de la cadena logística internacional o perturbación de la propia cadena.

Para garantizar la continuidad de las actividades en caso de incidente perturbador, los diferentes servicios tendrán diferentes misiones y responsabilidades. Es importante que las administraciones aduaneras trabajen con otros servicios públicos y con el sector privado para identificar sus respectivas misiones y responsabilidades. Los mecanismos y planes deben diseñarse teniendo en cuenta estas responsabilidades y actualizarse según proceda.

Las administraciones aduaneras colaborarán entre sí, así como con los Operadores Económicos Autorizados y otras empresas, para diseñar mecanismos de intercambio de información que respalden las prioridades comerciales y públicas en el área de circulación y tratamiento de la carga en caso de perturbación de la cadena logística internacional o interrupción de la propia cadena. La cooperación entre todas las partes interesadas permitirá la rápida reanudación de las actividades de manera integral y coordinada.

Las Directrices de la OMA para la reanudación del comercio contenidas en el Expediente SAFE proporcionan orientación para coordinar las administraciones aduaneras con las partes relevantes y del sector público y privado en materia de reanudación de actividades. Se puede encontrar más orientación técnica en la Parte L de las obligaciones que deben cumplir los OEA denominada Gestión de crisis y reanudación de actividades después de un incidente.

*

*

*



VII. Reconocimiento mutuo

1. Introducción

La Resolución sobre el Marco SAFE invita a los Miembros de la OMA y a las Uniones Aduanera o Económicas que han declarado a la OMA su intención de aplicar el Marco SAFE, a hacerlo tan pronto como sea posible, de acuerdo con su capacidad como Miembros de la OMA o de las uniones aduaneras o económicas. También invita a las administraciones aduaneras a trabajar juntas en el diseño de mecanismos para el reconocimiento mutuo de la validación y autorización de los Operadores Económicos Autorizados, los resultados de los controles aduaneros y los beneficios conexos en términos de facilitación del comercio y otros mecanismos que pueden ser necesarios para eliminar o reducir la redundancia o duplicación en temas de validación y aprobación.

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. El enfoque normalizado para la aceptación de Operadores Económicos Autorizados proporciona una plataforma estable para el desarrollo a largo plazo de los sistemas internacionales de reconocimiento mutuo del estado de OEA en los ámbitos bilateral, subregional y, -en el futuro- mundial.

Para que un sistema de reconocimiento mutuo funcione, es esencial:

- a. que los programas de OEA sean compatibles y cumplan con las normas y principios establecidos en el Marco SAFE;
- b. aceptar un conjunto de normas comunes, con disposiciones suficientemente sólidas respecto a las medidas que deben adoptarse tanto para las Aduanas como para los Operadores Económicos Autorizados;
- c. que las normas se apliquen de manera uniforme para que una administración aduanera confíe en la aprobación otorgada por otra;
- d. si el procedimiento de validación se confía a una autoridad designada por una administración aduanera autorizada, esa autoridad debe conservar un mecanismo y normas propios;
- e. que la legislación permita la aplicación de un sistema de reconocimiento mutuo.

En el contexto del Marco SAFE, el reconocimiento mutuo se refiere a tres ámbitos:

- f. **Pilar 2, Norma 3** - Aprobación: las Aduanas deben acordar el reconocimiento mutuo de los Operadores Económicos Autorizados.
- g. **Pilar 1, Norma 6** - Información anticipada proporcionada de forma electrónica: los operadores económicos también deben beneficiarse del reconocimiento mutuo de los certificados digitales, que les permitirá enviar todos los mensajes electrónicos a las administraciones aduaneras que hayan aceptado reconocer dicho certificado.
- h. **Pilar 1, Norma 7** - Selección de objetivos y comunicación: las Aduanas deben establecer programas comunes de selección de objetivos y control mediante



análisis analítico, el uso de conjuntos normalizados de criterios de selección y mecanismos de comunicación y/o intercambio compatibles; estos elementos facilitarán el diseño futuro de un sistema de reconocimiento mutuo de controles.

El reconocimiento mutuo también puede ayudar a evitar la duplicación de controles de seguridad y, en gran medida, contribuir a la facilitación y al control de las mercancías que circulan en la cadena logística internacional. Esta parte del documento sobre el Operador Económico Autorizado examina las posibilidades de establecer el reconocimiento mutuo. Sin embargo, se entiende que las decisiones sobre reconocimiento mutuo serán tomadas por cada administración aduanera y/o unión aduanera.

2. Reconocimiento mutuo de Operadores Económicos Autorizados

Se proporciona orientación a las autoridades para aplicar el concepto de reconocimiento mutuo en las Directrices para el desarrollo de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM). También se proporciona un modelo de solicitud y procedimiento de aprobación en la Descripción de procedimientos aplicables a las empresas (Anexo IV). Estas disposiciones proporcionan una base excelente para diseñar un sistema internacional de reconocimiento mutuo. Se debe reconocer que habrá que esperar algún tiempo para desarrollar un sistema global de reconocimiento mutuo del estado de OEA. A tal efecto, se debe tener en cuenta que, como los Miembros de la OMA y la Secretaría han sugerido que el Marco SAFE se aplique de manera gradual, las expectativas sobre el futuro reconocimiento mutuo de los sistemas de control aduanero en el contexto de los programas de asociación también se cumplirá progresivamente. Se están desarrollando actualmente iniciativas bilaterales, subregionales o regionales como etapas útiles hacia tal sistema global.

3. Reconocimiento mutuo de controles aduaneros

Este es un desafío para las administraciones aduaneras. La asistencia administrativa mutua y el intercambio de información sobre delitos aduaneros han existido durante mucho tiempo, pero son relativamente nuevas las condiciones establecidas por el Marco SAFE para el intercambio más habitual de información y de los resultados de los controles.

En el Marco SAFE, los elementos que pueden contribuir a un sistema de reconocimiento mutuo de controles se refieren a una amplia gama de actividades aduaneras, como el Compendio de gestión de riesgo aduanero de la OMA. Además, el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de acuerdo bilateral contienen disposiciones que pueden ayudar a las actividades conjuntas de control mediante examen analítico.

4. Misión de la OMA

La Resolución relativa al Marco SAFE reconoce el valor de las reuniones periódicas de evaluación. Estas reuniones proporcionarían una plataforma para avanzar en el reconocimiento mutuo del estado de OEA, los resultados de los controles y los certificados digitales. La Comisión Política anima a los Miembros a participar activamente en estas reuniones y a proporcionar informes sobre proyectos piloto y los avances hacia el reconocimiento mutuo. Puede ser conveniente que la OMA participe en proyectos piloto seleccionados. Estos proyectos podrían facilitar el procedimiento de formación y la identificación de problemas prácticos para fines de análisis y debate.



*
* *

ANEXO I

DEFINICIONES

CONTROL MEDIANTE EXAMEN ANALÍTICO

Se trata de evaluar información e inteligencia sobre las mercancías y los medios de transporte con un procedimiento de evaluación de riesgo (manual, automatizado o de otro tipo).

CONTENEDOR

Para los fines de este documento, el término "contenedor" se refiere a contenedores marítimos, contenedores aéreos y cualquier otro contenedor móvil en el que se pueda transportar la carga (por tren, camión, avión o navío o por cualquier otro medio de transporte).

ENVÍO O MEDIO DE TRANSPORTE: incluye contenedores comerciales marítimos, contenedores aéreos, camiones con remolque o vehículos ferroviarios.

EXAMEN CON ESCÁNER

Obtención de información (que puede incluir imágenes o firmas de radiación) relativa a mercancías y medios de transporte mediante el uso de equipos de detección no intrusivos.

CARGA DE ALTO RIESGO

La carga de alto riesgo es aquella en la que la información disponible no se considera de bajo riesgo, que la inteligencia táctica indica que presenta alto riesgo o que un método de evaluación de riesgo basado en elementos de datos relacionados con la seguridad la identifica como de alto riesgo.

GESTION DE RIESGO

La gestión del riesgo es "la aplicación sistemática de prácticas y procedimientos de gestión que proporcionan a las Aduanas la información necesaria para tratar los movimientos o envíos que presenten algún riesgo".

OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO

Un OEA es 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 aduaneros, transportistas, agentes de grupaje de carga, intermediarios, operadores de puertos, aeropuertos o terminales, operadores de transporte integrado, operadores de almacenes, distribuidores o transitarios.

ANEXO II:

Elementos de datos

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
1a	R032	Exportador, codificado	Identifica el nombre y la dirección de la parte que establece, o en cuyo nombre se establece, la declaración de exportación, quién es el propietario de las mercancías o tiene un derecho similar de disposición cuando en el momento de aceptación de la declaración.	x			
1b	R031	Exportador - nombre	Nombre [y dirección] de la parte que establece, o en cuyo nombre se establece, la declaración de exportación, que es el propietario de las mercancías o tiene un derecho similar de disposición con respecto a estas en el momento de aceptación de la declaración.	x			
2a	R021	Expedidor, codificado	Identifica a la parte expedidora de las mercancías según lo estipulado en el contrato de transporte por la parte que solicita el transporte.	x			
2b	R020	Expedidor - nombre	Nombre [y dirección] de la parte expedidora de las mercancías según lo estipulado en el contrato de transporte por la parte que solicita el transporte	x			
3a	R012	Identificación del transportista	Permite identificar a una parte que transporta mercancías entre dos puntos determinados.	x	x	x	
3b	R011	Transportista - nombre	Nombre [y dirección] de la parte que transporta las mercancías entre dos	x	x	x	

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
			puntos determinados.				
4a	R038	Importador, codificado	Identificador de la parte que establece, o en cuyo nombre un agente aduanero u otra persona autorizada establece una declaración de importación. Puede ser la persona que está en posesión de las mercancías o a quien se dirigen las mismas.	x			
4b	R037	Importador - nombre	Nombre [y dirección] de la parte que establece, o en cuyo nombre un agente aduanero u otra persona autorizada establece una declaración de importación. Puede ser la persona que está en posesión de las mercancías o a quien se dirigen las mismas.	x			
5a	R015	Destinatario, codificado	Identificador de la parte a la que se dirigen las mercancías.	x			
5b	R014	Destinatario, nombre	Nombre [y dirección] de la parte a la que se dirigen las mercancías.	x			
6a	R046	Parte a la que se notifica, codificada	Identificación de la parte a la que se notifica.	x			
6b	R045	Parte a la que se notifica, si se carece de código	Nombre [y dirección] de la parte a la que se notifica.	x			
7	R027	Destino de la entrega	Nombre y dirección a la que deben entregarse las mercancías. Dirección, región y/o país, de acuerdo con los requisitos de la legislación nacional o las disposiciones vigentes a nivel nacional.	x			

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
8	064	País de expedición, codificado(s)	Identificación de un país a través del cual circulan las mercancías o los pasajeros entre el país de partida inicial y el país de destino final.	x	x		
9a	R004	Agente, codificado	Identificación de una parte con derecho a actuar en nombre de otra parte.	x			
9b	R003	Agente - nombre	Identificación de una parte con derecho a actuar en nombre de otra parte. Nombre y dirección de una parte autorizada para actuar en nombre de otra parte.	x			
10a	145*	Clasificación de las mercancías	Clasificación no comercial de las mercancías por un organismo de normalización.	x		x	
10b	137	Descripción de las mercancías	Descripción sencilla de las características de una mercancía, suficiente para identificarla a efectos aduaneros, de transporte o estadísticos.	x			
11	145*	Clasificación de mercancías: Número UNDG (Código de mercancías peligrosas), cuando proceda	Clasificación no comercial de una mercancía por un organismo de normalización.	x			
12a	141	Identificación de tipo de embalaje, codificado	Código especificador del tipo de embalaje de una mercancía.	x			
12b	144	Número de paquetes	Número de mercancías individuales empaquetadas de tal manera que sea	x			

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
			imposible dividir las sin deshacer el embalaje.				
13	131	Peso bruto total (incluida la unidad de medida calificadora)	Peso (masa) de todas las mercancías que constan en la declaración, incluido el embalaje, pero excluyendo el material del transportista.	x			
14a	159	Número de identificación del material	Marcas (letras y/o números) que identifican el material, por ejemplo, el contenedor o la unidad de carga.	x	x	x	x
14b	152	Identificación del tipo y tamaño del material	Código que especifica las características, esto es, el tamaño y el tipo de una unidad del equipo de transporte.	x	x	x	
15	165	Número del precinto	Número de identificación de un precinto fijado a una unidad del equipo de transporte.	x	x		
16	109 and 135	Importe total de la factura (divisa incluida, codificado)	Suma de todos los importes de la factura que constan en una sola declaración.	x			
17	016	Referencia única del envío	Número único asignado a las mercancías, tanto para la importación como para la exportación.	x	x		
18a	R010	Comprador, codificado	Identificador de una parte a la que se venden las mercancías o servicios.	x			
18b	R009	Comprador - nombre	Nombre [y dirección] de la parte a la que se venden las mercancías o servicios.	x			
19a	R051	Vendedor, codificado	Identificador de una parte que vende mercancías o servicios a un comprador.	x			

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
19b	R050	Vendedor - nombre	Nombre [y dirección] de una parte que vende mercancías o servicios a un comprador.	x			
20a	R042	Fabricante	Nombre [y dirección] de la parte que fabrica las mercancías.	x			
20b	R043	Fabricante - codificado	Identificador de la parte que fabrica las mercancías.	x			
21a	R024	Parte encargada de la estiba	Nombre [y dirección] de la parte en cuyo emplazamiento físico se cargan las mercancías en el equipo de transporte.	x			
21b	R025	Parte encargada de la estiba, codificado	Identificador de la parte en la ubicación física desde donde se cargan las mercancías en el equipo de transporte.	x			
22a	R018	Consolidador - nombre	Nombre [y dirección] del transitario que agrupa los envíos individuales pequeños en un solo envío más grande (denominado grupaje) remitido a una contraparte que realiza la operación de agrupamiento inverso al dividir el grupaje en sus componentes originales.	x			
22b	R019	Consolidador - codificado	Identificación del transitario que agrupa los envíos individuales pequeños en un solo envío más grande (denominado grupaje) que se envía a una contraparte que realiza la operación de agrupamiento inverso al dividir el grupaje en sus componentes originales.	x			

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
23	063	País de origen, codificado	Se utiliza para identificar el país en el que se producen o fabricaron las mercancías, de acuerdo con los criterios establecidos para la aplicación del arancel aduanero o las restricciones cuantitativas o cualquier medida de carácter comercial.	x			
24a	L010	Lugar de carga, codificado	Identifica el puerto marítimo, el aeropuerto, la terminal de carga, la estación de tren u otro lugar donde se cargan las mercancías en el modo transporte utilizado para trasladarlas.		x	x	
24b	L009	Lugar de carga	Nombre del puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de tren u otro lugar donde se cargan las mercancías en el modo transporte utilizado para su traslado.		x	x	
25a	T005	Identificación del medio de transporte que cruza la frontera del territorio aduanero	Nombre del medio de transporte utilizado para cruzar la frontera.		x	x	x
25b	T014	Nacionalidad del medio de transporte que cruza la frontera del territorio aduanero, codificado	Nacionalidad del medio de transporte activo utilizado para cruzar la frontera, codificado.		x		x
26	149	Número de	Se utiliza para identificar el viaje de un		x	x	

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
		referencia del medio de transporte	medio de transporte, por ejemplo, número de viaje o número de vuelo.				
27	098	Modo de pago de los gastos de transporte, codificado	Código que especifica el método de pago de los gastos de transporte.		x		
28	G005	Oficina de Aduana de salida, codificada	Se utiliza para identificar la oficina de aduana desde la cual salen las mercancías o deben abandonar el territorio aduanero de envío.		x		
29	085	Primera oficina de llegada, codificado	Se utiliza para identificar el primer lugar de llegada. Puede ser un puerto (mar), un aeropuerto (aire) o un puesto fronterizo (tierra).		x		
30	172	Fecha y hora de llegada a la primera oficina de llegada al territorio aduanero, codificado	Fecha y hora/fecha y hora previstas de llegada del medio de transporte al primer aeropuerto (avión), al primer puesto fronterizo (tierra) y al primero puerto (mar), codificado.		x		
31	138	Breve descripción de la carga	Descripción simple de la carga contenida en un medio de transporte, solo en términos generales.		x		
32	R044	Operador del contenedor, codificado	Permite identificar a la parte que posee, opera o controla el equipo de transporte, como un contenedor.			x	
33	L041	Posición de estiba, codificado	Ubicación del material en el medio de transporte.			x	

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
34	337	Tipo de clasificación de las mercancías	Calificación que describe la clasificación de productos, por ejemplo, Harmonized Tariff Schedule (HTS) (Nomenclatura Arancelaria Armonizada), Export Control Classification Code (ECCC) (Código de Clasificación para Control de Exportaciones), lista de la ONU de códigos de mercancías peligrosas (UNDG), Código internacional de nomenclatura zoológica (ICZN)			x	
35a	L012	Lugar de descarga	Nombre del puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de tren u otro lugar donde las mercancías se descargan de los medios de transporte utilizados para su desplazamiento.			x	
35b	L013	Lugar de descarga, codificado	Permite identificar el puerto marítimo, el aeropuerto, la terminal de carga, la estación de tren u otro lugar donde se descargan las mercancías de los medios de transporte utilizados para su desplazamiento.			x	
36	351	Código del estado del contenedor	Código que indica el estado del contenedor				x
37	380	Fecha y hora del estado	Fecha y hora en que realmente se produce un evento específico.				x
38	154	Estado de carga del equipo de transporte.	Código que especifica el grado de carga del equipo de transporte.				x

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción	Decl. de mercancías	Decl. de carga	Plan de estiba del navío	Mensaje sobre el estado del contenedor
39	Varios	Lugar donde se produce el evento	Lista de códigos 8249 EDIFACT/ONU				x

Nota 1: La versión textual del elemento de datos puede proporcionarse si el elemento de datos codificado no está disponible.

Nota 2: Debe proporcionarse el elemento de datos 145 (Clasificación de mercancías), al igual que el elemento de datos 337 (Tipo de clasificación de las mercancías), que es un calificador que describe la clasificación de las mercancías, por ejemplo, Harmonized Tariff Schedule (HTS), Export Control Classification Code (ECCC), Lista de Códigos de UNDG o Código Internacional de Nomenclatura Zoológica (ICZN).

Calificadores para el elemento de datos 337:

Para el número de orden 10a, utilizar el calificador de código EDIFACT/ONU: SA - Sistema Armonizado: el número del artículo forma parte o se genera en el contexto del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Sistema Armonizado elaborado y mantenido por la OMA).

Para el número de orden 11, utilizar el calificador de código EDIFACT/ONU: SSO - Lista de códigos de la ONU para mercancías peligrosas: código de la ONU utilizado para clasificar e identificar las mercancías peligrosas.

Nota 3: Se reconoce que el plano de estiba del navío (PEB) y los mensajes de estado del contenedor (MEC) son de carácter operativo. El PEB puede comunicarse electrónicamente por medio de una hoja de cálculo transmitida por correo electrónico o en cualquier otro formato aprobado, de la manera que se considere práctica y adecuada en consulta con las partes interesadas. Los MEC solo pueden comunicarse si están disponibles en el sistema operativo del operador y en la forma utilizada por este".

Nota 4: Los elementos de datos del plano de estiba del navío y el mensaje de estado del contenedor se refieren únicamente al transporte marítimo.

Eventos para los que se requieren mensajes de estado del contenedor:

LISTA DE CÓDIGOS 8249 EDIFACT/ONU – Código de estado del material			
	Código	Estado del material	Descripción
1	18	Reserva confirmada	Notificación de confirmación de reserva del equipo de transporte.
2	19	Inspeccionado en la barrera de la terminal	Notificación de que el equipo de transporte ha sido inspeccionado en la barrera de la terminal.
3a	20	Llegada al lugar de descarga	Notificación de que el material de transporte ha llegado al lugar de descarga.
3b	21	Retirada del lugar de carga	Notificación de que el equipo de transporte ha sido retirado del lugar de carga.
4a	22	Cargado	Notificación de que el material de transporte ha sido cargado.
4b	23	Descargado	Notificación de que el material de transporte ha sido descargado.
5a	20	Llegada al lugar de descarga	Notificación de que el material de transporte ha llegado al lugar de descarga.
5b	21	Abandono del lugar de carga	Notificación de que el material de transporte ha abandonado el lugar de carga.
6	24	Movimiento en el interior de la terminal	Notificación de que el material de transporte ha sido desplazado en el interior de la terminal.
7a	25	Estiba solicitada	Notificación de que se ha solicitado la estiba del material de transporte.
7b	26	Descarga solicitada	Notificación de que se ha solicitado la descarga del material de transporte
8a	27	Estiba confirmada	Notificación de que se ha confirmado la estiba del material de transporte
8b	28	Descarga confirmada	Notificación de que se ha confirmado la descarga del material de transporte
9	29	Enviado para reparación complicada	Notificación de que el equipo de transporte ha sido enviado para una reparación complicada

* *

ANEXO III

Datos sobre seguridad de la carga aérea transmitidos antes de la carga

Nº	ID. OMA	Designación	Descripción
1	R031	Exportador – nombre	Nombre [y dirección] de la parte que elabora, o en cuyo nombre se elabora, la declaración de exportación, que es el propietario de las mercancías o tiene un derecho similar de disposición con respecto a las mismas en el momento de aceptación de la declaración.
2	R031	Exportador – dirección	Nombre [y dirección] de la parte que elabora, o en cuyo nombre se elabora, la declaración de exportación, que es el propietario de las mercancías o tiene un derecho similar de disposición con respecto a las mismas en el momento de la aceptación de la declaración.
3	R014	Destinatario, nombre	Nombre [y dirección] de la parte a la que se dirigen las mercancías.
4	R014	Destinatario, dirección	Nombre [y dirección] de la parte a la que se dirigen las mercancías.
5	144	Número de paquetes	Número de mercancías individuales empaquetadas de tal manera que es imposible dividir las sin deshacer el embalaje.
6	131	Peso bruto total (incluida la unidad de medida calificadora)	Peso (masa) de todas las mercancías que constan en la declaración, incluido el número de paquetes, pero excluyendo el material del transportista.
7	138	Breve descripción de la carga	Descripción simple de la carga de un medio de transporte, solo en términos generales.

Nota 1: La identificación de la persona que transmite los datos debe comunicarse con el número de conocimiento aéreo *house* (HAWB) y/o el número de conocimiento aéreo *master*, según el modelo económico del operador de carga aérea.

ANEXO IV

Modalidades, obligaciones y ventajas de los OEA

La OMA ha desarrollado normas para asegurar y facilitar el movimiento de carga en el tráfico internacional, que sigue creciendo. Estas normas constan en el Marco SAFE que fue adoptado por el Consejo de la OMA en sus sesiones de 2005. La mayoría de las administraciones miembros han manifestado su intención de comenzar el procedimiento de aplicación de las disposiciones de este instrumento. Reconociendo la urgencia de poner en marcha este nuevo programa tan pronto como sea posible, el Consejo adoptó el documento del Marco SAFE que contiene los principios básicos respecto a la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional.

El Marco SAFE incluye el concepto de OEA y proporciona orientación técnica básica para la aplicación de programas de Operadores Económicos Autorizados a escala mundial entre los Miembros de la OMA y la comunidad comercial internacional. Está diseñado para servir de punto de partida en la aplicación de los programas nacionales de Operador Económico Autorizado y apoya la aplicación efectiva de las normas establecidas en el Pilar II del Marco SAFE (Asociación Aduanas-empresas). Estas directrices se refieren a la aplicación a largo plazo de normas importantes que se aplicarán tanto a las Aduanas como a los operadores económicos internacionalmente autorizados. Estas *normas internacionales clave* formarán una "base" para todas las partes involucradas en este procedimiento.

Las administraciones aduaneras reconocen que la cadena logística internacional no es una entidad identificable de forma aislada. Más bien, es una serie de componentes *ad hoc* con la participación de actores representativos de diferentes sectores empresariales. Algunas "cadenas logísticas" tienen un grado de permanencia en el sentido de que un solo grupo de actores puede desempeñar misiones recurrentes a largo plazo en nombre de un importador regular de mercancías a un país en particular. En otras cadenas, los participantes cambian con frecuencia o se juntan para realizar una única transacción de importación. Tanto si una cadena logística determinada es de naturaleza regular o específica, las Aduanas son conscientes de que no son "propietarias" de ninguna parte de la misma; la cadena logística "pertenece" a los múltiples actores del sector privado que trabajan en una u otra cadena. Por esta razón, el apoyo y la participación de las empresas del sector privado son fundamentales para el éxito del principio del Marco SAFE.

Con el fin de lograr los últimos objetivos de seguridad y facilitación del Marco de normas SAFE, las administraciones aduaneras deben adoptar un enfoque transparente y abierto a las operaciones aduaneras que puedan modernizarse, ajustarse y mejorarse en beneficio del entorno comercial internacional. Por lo tanto, las Aduanas deben considerar por adelantado los medios por los cuales logren, en vista de sus recursos actuales o planificados, ayudar a los operadores comerciales a llevar a cabo sus actividades de la manera más eficiente posible. Los sectores del comercio internacional y transporte tienen la experiencia y el conocimiento que las administraciones aduaneras pueden aprovechar para gestionar sus responsabilidades de facilitación y seguridad. El sector privado, por su parte, debe aprovechar esta oportunidad para forjar alianzas nuevas y apropiadas con las Aduanas para ayudar a las administraciones aduaneras a cumplir su misión de seguridad.

Para obtener y mantener el apoyo de la comunidad empresarial, es importante tener claro las en qué consiste el estado de OEA. Las condiciones y obligaciones que debe cumplir un OEA, que estarán enumeradas específicamente y con detalle en los

Programas nacionales de Operador Económico Autorizado, deben interpretarse conjuntamente. Más importante aún, como primer paso, los beneficios concretos que serán ofrecidos a los participantes en el Programa del Marco SAFE deben serles presentados claramente. La apreciación por el sector privado de los beneficios potenciales de las administraciones aduaneras miembros de la OMA, así como los beneficios de su participación activa en los esfuerzos para fortalecer la seguridad de la cadena logística global, constituye un elemento clave del sector privado para compensar los costos adicionales del procedimiento de fortalecimiento de las medidas de seguridad actuales. Los beneficios claros y concretos ayudarán a proporcionar los incentivos necesarios a la comunidad empresarial.

Está claro que los miembros de la OMA tendrán que hacer frente a algunas dificultades para poner en marcha programas de Operadores Económicos Autorizados en su administración nacional aduanera; sin embargo, está claro que ha llegado el momento de elevar el perfil global de las Aduanas como actor clave para asegurar el bienestar económico y material de las naciones a las que sirve mediante la protección del flujo de intercambios a lo largo de la cadena logística mundial. Si bien los miembros de la OMA pueden desarrollar enfoques flexibles para desarrollar programas de operadores económicos autorizados, podrán gestionar mejor el desarrollo y los cambios necesarios a estos programas desarrollados en el ámbito nacional. Este documento debe servir de base para cumplir tal objetivo.

Asimismo, se debe reconocer que habrá que esperar algún tiempo hasta lograr un sistema mundial de reconocimiento mutuo, y, en este sentido, los miembros de la OMA y la Secretaría han sugerido la aplicación en etapas del Marco SAFE, siguiendo un método progresivo, al igual que las expectativas de la futura aplicación del reconocimiento mutuo de los sistemas de control aduanero para los programas de Operadores Económicos Autorizados. Las Aduanas y los socios comerciales podrían hacer que la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional sean aún más efectivas, siempre que aprovechen el impulso generado por el Marco SAFE y adopten medidas positivas para aplicar sus disposiciones lo antes posible.

Definiciones

Auditor externo: entidad ajena a las Aduanas, de cualquier tipo, cuya participación se solicite para ayudar a una administración aduanera a llevar a cabo una evaluación de riesgo de seguridad y otros procedimientos de validación conexos. La potestad de una administración aduanera de otorgar el estado de OEA, así como los niveles de beneficio aplicables, no se delega a un auditor externo.

Validación: procedimiento en el cual el solicitante, sus áreas de responsabilidad en la cadena logística con respecto a su modelo de negocio y todos los procedimientos relevantes que utiliza para obtener dicho estado, se someten a una examen completo y transparente por una administración aduanera y/o un tercero que participe en la validación designada por las Aduanas y al que puede apelar expresamente para ayudarlo a la validación en la práctica.

Autorización: reconocimiento del estado de OEA en un Programa de Operador Económico Autorizado, basado en una metodología estructurada que incluye procedimientos como el examen de los documentos proporcionados por el solicitante, los activos materiales en las instalaciones y los dispositivos de seguridad para garantizar el cumplimiento de las normas internacionales básicas del Marco SAFE.

Enfoque progresivo: Aplicación progresiva del Marco SAFE por una administración de acuerdo con sus capacidades y en línea con el objetivo de lograr el reconocimiento mutuo del estado de OEA.

Modalidades y obligaciones aplicables a las Aduanas y a los operadores económicos autorizados

El Marco SAFE reconoce la complejidad de las cadenas logísticas internacionales y aprueba la aplicación de medidas de seguridad basadas en análisis de riesgo. Por lo tanto, ofrece cierta flexibilidad y permite personalizar los planes de seguridad teniendo en cuenta el modelo de negocio de los Operadores Económicos Autorizados. Algunas prácticas y normas de seguridad identificadas por las Aduanas se describen a continuación. Se trata de normas, prácticas y procedimientos que deben aplicar en el desarrollo de su negocio los socios de la comunidad comercial que deseen beneficiarse de la condición de operadores económicos autorizados, teniendo en cuenta la evaluación de riesgo y sus modelos de actividad. Este documento también establece las expectativas de las administraciones aduaneras y la comunidad empresarial. Todos estos elementos se agrupan en subcategorías, cada una correspondiente a un título.

Las administraciones aduaneras no deben imponer a la comunidad comercial internacional repertorios diferentes de reglas para asegurar y facilitar el comercio, y también deben reconocerse otras normas internacionales. Solo debería haber un repertorio de normas aduaneras internacionales desarrolladas por la OMA, que no se opondría a otras obligaciones internacionales reconocidas de seguridad.

El respeto verificable de las normas y obligaciones a cumplir en términos de seguridad, establecido por otras organizaciones internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEE/ONU) o la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), puede constituir un cumplimiento parcial o completo de las normas recomendadas y de las mejores prácticas de seguridad aplicables definidas por las Aduanas e indicadas a continuación, siempre que las obligaciones sean idénticas o comparables.

A. Prueba de cumplimiento de las disposiciones aduaneras

Las Aduanas considerarán los antecedentes de un OEA potencial en términos de respeto de las disposiciones aduaneras cuando examinen su solicitud de acceder al estado de OEA.

La presente disposición exige que:

el Operador Económico Autorizado:

- a. no haya cometido una infracción durante el plazo determinado por el programa nacional de Operadores Económicos Autorizados, tal como se define en la legislación nacional, lo que le impediría ser designado como OEA;
- b. si se ha establecido durante un período inferior al indicado en el apartado "a", se evaluará de acuerdo con los antecedentes y la información disponible durante el procedimiento de solicitud;
- c. que la persona designada tenga antecedentes apropiados de cumplimiento

de las disposiciones aduaneras durante el período referido en el apartado "a".

B. Sistema satisfactorio de gestión de expedientes comerciales

El OEA debe mantener registros actualizados, precisos, completos y verificables de las importaciones y exportaciones. El mantenimiento de registros comerciales verificables es un elemento esencial de la seguridad en la cadena de suministro internacional.

Esta disposición exige que:

el Operador Económico Autorizado:

- a. mantenga los sistemas de archivo, incluidos los sistemas contables, que permiten a las Aduanas realizar cualquier control necesario del movimiento de mercancías tanto en la importación como en la exportación;
- b. otorgue pleno acceso a las Aduanas a los archivos necesarios, de conformidad con las condiciones establecidas por la legislación nacional;
- c. disponga de sistemas internos de control y acceso a los registros que la administración aduanera autorizante considere satisfactorios;
- d. mantenga y ponga a disposición de las Aduanas, según corresponda, cualquier autorización, licencia o poder relativo a la importación o exportación de mercancías;
- e. en los límites establecidos en la legislación nacional, cuando sea apropiado, registre adecuadamente los archivos que se enviarán posteriormente a las Aduanas;
- f. aplique medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las tecnologías de la información con el fin de protegerla frente al acceso de personas no autorizadas.

C. Viabilidad financiera

La viabilidad financiera de un OEA es un indicador importante de su capacidad de mantener y mejorar las medidas que permiten asegurar la cadena logística.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado:

- a. Demuestre que su posición financiera es sólida y suficiente para cumplir sus compromisos, teniendo en cuenta las características del modelo de negocio y sus actividades comerciales. Los indicadores financieros, tanto absolutos como relativos, se pueden usar para definir los ratios mediante los cuales se puede evaluar la situación financiera del operador y esta verificación, que forma parte de los procedimientos de control y validación de pruebas en los programas de OEA de los Miembros, debe considerarse que constituye la situación general de cada operador.

D. Consulta, cooperación y comunicación

En todos los niveles, a saber, internacional, nacional y local, las Aduanas, las demás autoridades competentes y el OEA se consultarán periódicamente sobre

asuntos de interés mutuo, incluidos los relacionados con la seguridad de la cadena logística y las medidas de facilitación, sin entrar en conflicto con las actividades antifraude. Los resultados de tales consultas deberían ayudar a las Aduanas a diseñar y mantener su estrategia de gestión de riesgo.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico

Autorizado:

- a. designe corresponsales locales claramente identificados y de fácil acceso, o un corresponsal en la administración responsable del enlace inmediato con un corresponsal local sobre todos los asuntos relevantes para las Aduanas relativos a la aplicación de la ley (registros de mercancías, seguimiento de mercancías, información sobre el personal, etc.);
- b. por sí mismo o, cuando proceda, a través de su asociación profesional, establezca un intercambio abierto y permanente de información con las autoridades aduaneras, con excepción de la información que no se pueda divulgar debido a su sensibilidad en la lucha contra el fraude, a su fundamento jurídico o en virtud de cualquier otro precedente;
- c. de acuerdo con los mecanismos especiales previstos en el programa nacional de OEA, informará al funcionario aduanero apropiado de cualquier documentación inusual o sospechosa relacionada con las mercancías o cualquier solicitud indebida de información relativa a los envíos;
- d. de acuerdo con los mecanismos especiales previstos en el programa nacional de OEA, informará a las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes de manera oportuna en caso de que los empleados descubran paquetes ilícitos, sospechosos o no contabilizados. Estos paquetes deben ser protegidos, si fuese necesario.

Las Aduanas:

- a. en consulta con el OEA o su agente, establezcan procedimientos a seguir en caso de queja o sospecha relacionada con el incumplimiento de las disposiciones aduaneras;
- b. cuando sea apropiado y factible, mantengan consultas periódicas, tanto a nivel nacional como local, con todas las partes involucradas en la cadena logística internacional, para abordar temas de seguridad de interés mutuo, incluyendo los relacionados con los reglamentos, procedimientos y requisitos aduaneros, así como los relacionados con la seguridad de las instalaciones y del transporte de mercancías;
- c. proporcionen al OEA, previa solicitud, información precisa sobre su capacidad de tratar problemas de seguridad relacionados con la cadena logística internacional;
- d. proporcionen al OEA o a su agente los números de teléfono de los funcionarios aduaneros responsables a los cuales se puede contactar, cuando proceda.

E. Educación, formación e información

Las Aduanas y los OEA desarrollarán mecanismos para formar al personal sobre los principios de seguridad y para enseñarles cómo reconocer los

comportamientos que se desvían de estos principios y qué hacer ante una deficiencia de este tipo.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico

Autorizado:

- a. realice todos los esfuerzos razonables, basados lógicamente en su modelo de negocio, para formar a su personal y, cuando corresponda, a sus socios comerciales, respecto a los riesgos asociados con el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional;
- b. ponga a disposición de todo el personal de la cadena logística el material educativo, el asesoramiento de expertos y la formación adecuada sobre la identificación de mercancías potencialmente sospechosas, por ejemplo, personal de seguridad, de mantenimiento de la carga y de gestión de documentos comerciales, así como el personal de los servicios de expedición y recepción, siempre que estén sometidos a la responsabilidad del OEA;
- c. mantenga los registros adecuados sobre los métodos de formación utilizados, el asesoramiento de expertos proporcionado y los esfuerzos de formación para documentar los programas impartidos;
- d. informe a sus empleados de los procedimientos aplicados para identificar e informar sobre incidentes sospechosos;
- e. brinde formación especial a sus empleados para ayudarlos a garantizar la integridad de la carga, reconocer posibles amenazas internas de seguridad y proteger los dispositivos de control de acceso;
- f. previa solicitud, y cuando sea posible, familiarice a las Aduanas con los sistemas y procedimientos de seguridad e información internos que utiliza, y ayude con formación adecuada en métodos de búsqueda adaptados a las instalaciones, los medios de transporte y las operaciones comerciales del OEA.

Las Aduanas:

- a. se esfuercen por formar a los miembros de su personal interesados en los riesgos que plantea el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional, en cooperación con los Operadores Económicos Autorizados;
- b. pongan a disposición de todo el personal de seguridad aduanera pertinente material educativo y de orientación especializada sobre la identificación de carga potencialmente sospechosa;
- c. informen al correspondiente designado del OEA de los procedimientos establecidos por la administración aduanera para identificar y tratar los incidentes sospechosos;
- d. impartan formación específica al personal para ayudarle a garantizar la integridad de la carga, identificar posibles amenazas de seguridad y proteger los controles de acceso;
- e. previa solicitud y cuando sea posible, familiaricen a los OEA con la información y los procedimientos aduaneros pertinentes para ayudar a las Aduanas a proporcionar formación y a efectuar investigaciones;
- f. previa solicitud y si es posible, ayuden al OEA en sus iniciativas para desarrollar y aplicar directrices voluntarias respecto a la empresa, normas de seguridad y prácticas recomendadas, formación, documentos y

métodos de acreditación, etc., elaborados con el objetivo de sensibilizar a las partes interesadas y facilitar las medidas que permitan minimizar los riesgos de seguridad;

- g. previa solicitud y si es posible, pongan a disposición de todos los empleados del OEA materiales de formación y asesoramiento experto sobre la identificación de las mercancías potencialmente sospechosas, incluido (por ejemplo) el personal de seguridad, de manipulación de carga y de documentación comercial. Estas orientaciones deben contemplar el conocimiento del riesgo según lo descrito en el Compendio sobre gestión de riesgo de la OMA;
- h. previa solicitud y si es posible, ayuden al OEA a reconocer posibles amenazas a la seguridad desde el punto de vista de las Aduanas.

F. Intercambio de información, acceso y confidencialidad

Las Aduanas y los OEA, como parte de una estrategia global integral para asegurar la información sensible, desarrollarán o mejorarán los medios para proteger la información que se les confía contra la utilización abusiva o la alteración impropia.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado y las Aduanas:

- a. garanticen la confidencialidad de la información comercial y sensible sobre seguridad y que la información proporcionada se destine únicamente a los fines para los que se proporcionó;
- b. se esfuercen por perseguir activamente el objetivo de aplicar total y oportunamente las capacidades de intercambio electrónico de datos entre todas las partes relevantes en relación con la información utilizada para el levante de mercancías/flete, con sometimiento al cumplimiento de las leyes aplicables que rigen la privacidad de los datos. Se tomarán medidas para evitar el uso de documentos y firmas manuscritas;
- c. apliquen las normas internacionales desarrolladas sobre la estructura de los datos electrónicos, la fecha en que deben transmitirse y el contenido de los mensajes. Los elementos de datos requeridos por razones de seguridad deben ser compatibles con las limitaciones y prácticas comerciales seguidas entonces por el OEA y no deberían requerir más que los elementos de datos de seguridad enumerados en el Marco SAFE;
- d. trabajen juntos para cumplir con el compromiso del solicitante de comunicarse electrónicamente y utilizar información anticipada a efectos de evaluación de riesgo.

El Operador Económico Autorizado:

- a. en el caso de un importador que tenga el estado de OEA, establezca procedimientos adecuados para garantizar que toda la información utilizada en el despacho de mercancías/carga sea legible, completa y precisa, además de estar protegida contra cualquier cambio, pérdida o introducción de información errónea. De manera similar, los transportistas que tengan el carácter de OEA deberán aplicar procedimientos apropiados para garantizar que la información contenida en el manifiesto de carga del transportista

- refleje con precisión la información proporcionada por el expedidor o su agente, y que se transmita a las Aduanas en el momento oportuno;
- b. aplique una política documentada de seguridad de la información y utilice procedimientos y/o controles de seguridad, como firewalls, contraseñas, etc., para proteger sus sistemas electrónicos contra cualquier acceso no autorizado;
 - c. ponga en marcha procedimientos y capacidades de copia de seguridad para protegerse contra cualquier pérdida de información.

Las Aduanas:

- a. familiaricen al personal competente del OEA con los requisitos relevantes de sus sistemas electrónicos y creen sistemas específicos para informar sobre cambios y envíos de última hora;
- b. en la medida de lo posible, animen a las autoridades públicas a adoptar el sistema de ventanilla única y los procedimientos que permiten la comunicación en una sola vez y en un solo punto designado por los participantes internacionales en la cadena logística, incluidos los operadores económicos autorizados, de todos los datos relevantes sobre transporte y mercancías. Esta transmisión a una única autoridad pública designada para todos los controles oficiales y de levante de mercancías implica una notificación única del levante;
- c. consideren no requerir que un OEA proporcione documentos en papel y firmas manuscritas además de la transmisión electrónica, o en lugar de la transmisión electrónica. Las autoridades aduaneras que no puedan aceptar datos electrónicamente podrían, por ejemplo, aceptar documentos digitales, es decir, documentos creados en un formato normalizado a partir de datos electrónicos como, por ejemplo, los UNEDOCs¹², proporcionados por un OEA en lugar de documentos en papel "originales";
- d. continúen ejerciendo sus competencias y el control de todos los datos electrónicos que le proporcionen los operadores económicos autorizados, desarrollen políticas y procedimientos de conservación de expedientes para garantizar la destrucción adecuada de todas las copias de estos datos, según corresponda, y establezcan procedimientos y capacidades de copia de seguridad para evitar la pérdida de información o el acceso no autorizado a la información.

G. Seguridad de la carga

Las Aduanas y los OEA desarrollarán y/o reforzarán las medidas para garantizar la integridad de la carga y el mayor nivel posible de control de acceso, y establecerán procedimientos rutinarios que contribuyan a la seguridad de la carga.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado:

- a. elabore y mantenga un manual de políticas de seguridad y otros consejos concretos con referencia a las Directrices de seguridad de la OMA, que proporcionan orientación detallada sobre los procedimientos a seguir en

¹² Los Documentos de Comercio Electrónico de las Naciones Unidas (UNEDocs) pretenden convertirse en la norma internacional de los documentos comerciales electrónicos, bajo los auspicios de Naciones Unidas.

- relación con los procedimientos de seguridad, para preservar la integridad de la carga sometida a su supervisión;
- b. se asegure por sí mismo y/o por sus socios comerciales de la cadena logística con responsabilidades de precintos de seguridad, del establecimiento de procedimientos escritos para precintar y preservar adecuadamente la integridad de los envíos o medios de transporte mientras que estén sometidos a su supervisión;
 - c. se asegure de que él y/o sus socios comerciales usen precintos que cumplan cuando menos las exigencias de la norma ISO vigente en esa fecha;
 - d. garantice la publicación y aplicación de procedimientos escritos de cómo controlar y aplicar los precintos en la carga y en los medios de transporte, incluyendo procedimientos para reconocer la presencia de precintos, carga y/o medios de transporte que presenten anomalías e informe al respecto a la administración aduanera o a la autoridad extranjera competente;
 - e. a efectos de integridad, se asegure de que solo el personal designado pueda proporcionar precintos para proteger su uso legal y correcto;
 - f. aplique procedimientos para verificar la integridad física de la estructura de los medios de transporte, incluida la fiabilidad de los controles de acceso. Cuando sea apropiado para los medios de transporte, se recomienda un procedimiento de inspección centrado en siete puntos:
 - pared frontal
 - lado izquierdo
 - lado derecho
 - suelo
 - techo
 - puertas interiores/exteriores
 - parte exterior/chasis;
 - g. revise periódicamente, mediante mecanismos específicos previstos en el programa nacional de OEA, los procedimientos de control y seguridad para garantizar que sea difícil para las personas no autorizadas acceder a las mercancías o, respecto a las personas autorizadas, evitar su manipulación o desplazamiento inapropiados;
 - h. almacene la carga y los medios de transporte bajo su vigilancia en áreas seguras y establezca procedimientos para notificar a los funcionarios apropiados acerca de los servicios de prevención y control de cualquier entrada no autorizada detectada en las áreas de almacenamiento de carga y medios de transporte;
 - i. verifique la identidad del transportista comercial que se hace cargo de la carga o que la entrega o de los medios de transporte, siempre que los procedimientos lo permitan y, si no estuviera habilitado, adopte medidas que le permitan cumplir con rapidez dicha tarea;
 - j. cuando sea posible, compare la carga con la descripción de los documentos o la información electrónica transmitida a las Aduanas para verificar su coherencia;
 - k. establezca procedimientos para gestionar y controlar la carga en las instalaciones de almacenamiento de la misma;
 - l. establezca procedimientos para controlar positivamente toda la carga extraída de las instalaciones de almacenamiento;
 - m. establezca procedimientos para gestionar, asegurar y controlar toda la carga sometida a su supervisión durante el transporte y la carga o descarga de un medio de transporte.

Las Aduanas:

- a. Cuando lo consideren apropiado y legal, y como puede describirse más detalladamente en un programa nacional de OEA, reconociendo que puede ser necesario examinar la carga encubierta, invitará, cuando corresponda, a un representante del OEA que controla la carga a estar presente en caso de que la carga sea inspeccionada o desplazada materialmente para fines de inspección. Cuando el OEA no puede estar presente por cualquier motivo, el OEA responsable de la seguridad de la carga siempre debe ser informado de que se ha realizado una inspección tan pronto como sea posible después de la inspección, en el caso de emprender una posible acción ulterior por daños.

H. Seguridad de los medios de transporte

Las Aduanas y los OEA trabajan juntos para desarrollar sistemas de control efectivos, cuando aún no estén previstos en otro texto normativo nacional o internacional, para garantizar que los medios de transporte puedan ser protegidos y conservados de manera eficaz.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado:

- a. garantice, en la medida de lo posible y de acuerdo con sus competencias y responsabilidades, que todos los medios de transporte utilizados para transportar carga puedan ser protegidos de manera efectiva;
- b. en la medida de lo posible y de acuerdo con el alcance de sus competencias y capacidades, proteja los medios de transporte en el contexto de su cadena logística cuando permanezcan desatendidos y garantice la ausencia de cualquier brecha de seguridad cuando regresen a sus instalaciones;
- c. en la medida de lo posible y dentro del alcance de sus competencias y responsabilidades, garantice que todos los operadores de los medios de transporte utilizados para transportar carga estén formados para garantizar en todo momento la seguridad de los medios de transporte y de la carga mientras estén sometidos a su supervisión;
- d. requiera que los operadores, como se detalla en los programas nacionales de OEA, informen de cualquier incidente real o sospechado al personal designado de seguridad designado por el OEA y las Aduanas para realizar una investigación adicional, y mantenga un registro de la información comunicada al que las Aduanas pueda tener acceso, con base legal y cuando sea necesario;
- e. considere los lugares posibles para ocultar mercancías ilícitas en los medios de transporte y se asegura de que estos lugares se inspeccionen regularmente y proteja todos los compartimientos y paneles internos y externos, según corresponda. Deben redactarse y mantenerse actualizados los informes que indiquen los lugares inspeccionados después de las inspecciones;
- f. informe a las Aduanas, o a cualquier otro organismo competente, de cualquier acto inusual o sospechoso o de cualquier infracción real respecto a la seguridad de los medios de transporte.

Las Aduanas:

- a. informen a los operadores de los medios de transporte sobre los lugares que puedan ocultar mercancías ilícitas en dichos medios de transporte, cuando sea apropiado y con una base legal, teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia;

- b. investiguen en caso de notificación de cualquier acto inusual o sospechoso o de cualquier infracción real de la seguridad de los medios de transporte.

I. Seguridad de las instalaciones

Las Aduanas, teniendo en cuenta las opiniones de los OEA y el hecho de que deben cumplir necesariamente con las normas internacionales vigentes, establecerán las condiciones para la aplicación de protocolos integrales de mejora de la seguridad, de carácter estrictamente aduanero, destinados a proteger los edificios, además de asegurar la supervisión y el control de los perímetros exteriores e interiores.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado:

- a. De acuerdo con su modelo de actividad y análisis de riesgo, establezca procedimientos y medidas de seguridad para garantizar la seguridad de los edificios, además de supervisar y controlar los perímetros externos e internos, prohibir todo acceso no autorizado a las instalaciones, los medios de transporte, los muelles de carga y las áreas reservadas de carga, que podrían afectar razonablemente a la seguridad de las áreas de la cadena logística de las que es responsable. Si no se pudiera controlar el acceso, podrían requerirse precauciones de seguridad adicionales en otros ámbitos. La seguridad de las instalaciones debe incluir, según corresponda, y según los riesgos, lo siguiente:
 - Los materiales de construcción de las instalaciones deben ser capaces de soportar cualquier intrusión.
 - La integridad de las estructuras debe preservarse mediante inspecciones y reparaciones periódicas.
 - Todas las ventanas, barreras y cercos exteriores e interiores deben asegurarse mediante dispositivos de bloqueo o, en su lugar, con medidas de control de acceso.
 - El personal de supervisión o el personal de seguridad debe controlar la emisión de todos los bloqueos/cerrojos y llaves.
 - Se debe instalar una iluminación adecuada dentro y fuera de las instalaciones, incluidas las siguientes áreas: entradas y salidas, zonas de mantenimiento y almacenamiento de carga, zonas cercadas y zonas de estacionamiento.
 - Las barreras de entrada o salida para los vehículos y/o el personal deben ser protegidas, supervisadas o controladas de otro modo. El OEA garantizará que los vehículos que deban acceder a instalaciones de acceso restringido estén estacionados en áreas autorizadas y controladas, y que sus números de matrícula se transmitan a las Aduanas si esta los solicitase.
 - Solo las personas, los vehículos y las mercancías debidamente identificados y autorizados pueden acceder a las instalaciones.
 - Mantenga cercas apropiadas en todo el perímetro y dentro de las instalaciones.
 - El acceso a las áreas de almacenamiento de documentos y carga esté restringido, y aplicar medidas para hacer frente a la presencia de personas no autorizadas o no identificadas.

- Se instalen sistemas electrónicos apropiados, incluidos sistemas de control de acceso y/o alarma anti-robo.
 - Las áreas de acceso restringido deben estar claramente identificadas.
- b. Si fuese necesario y, previa solicitud, permitir el acceso de las Aduanas a los sistemas de control de seguridad que utiliza para garantizar la seguridad de los locales.

Las Aduanas:

- a. además de cualquier privilegio legal para acceder a ciertos lugares y a la información relacionada, se aseguren de que las disposiciones de la asociación establecida con los OEA proporcionen acceso a los sistemas de control de seguridad y garanticen el acceso a la información que necesitan con respecto a las actividades antifraude;
- b. autoricen a los OEA a aplicar medios alternativos de cumplimiento de requisitos de seguridad específicos, que serían poco prácticos o inconsistentes con el modelo de negocio de un OEA determinado, siempre que dichos medios alternativos ofrezcan beneficios idénticos o equivalente en términos de seguridad.

J. Seguridad relativa al personal

Las Aduanas y los OEA, teniendo en cuenta sus prerrogativas y competencias, considerarán cuidadosamente los antecedentes de sus candidatos a empleados, en la medida en que sea legalmente posible. Además, prohibirán el acceso no autorizado a instalaciones, medios de transporte, muelles de carga y áreas de carga, lo cual podría afectar razonablemente a la seguridad de las áreas de la cadena logística de las que son responsables.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado:

- a. adopte todas las precauciones razonables al contratar a nuevos miembros del personal para garantizar que los mismos no hayan sido condenados por razones de seguridad, normativa aduanera u otros delitos penales, siempre que lo permita la legislación nacional;
- b. verifique periódicamente, o por razones específicas, los antecedentes de los empleados que ocupen posiciones sensibles de seguridad informando de cualquier cambio inusual en el estado socioeconómico visible de un empleado;
- c. establezca procedimientos de identificación de empleados y requiera que todos los empleados usen un medio de identificación emitido por la empresa que identifique de manera individual al empleado y a la empresa;
- d. ponga en marcha procedimientos para identificar, registrar y tratar con personas no autorizadas o no identificadas, por ejemplo, identificación fotográfica y que conste en un registro la firma de los visitantes y vendedores en todos los puntos de entrada;
- e. aplique procedimientos para eliminar rápidamente la identificación y el acceso a los locales y sistemas de información por los empleados cuyos contratos expiren.

Las Aduanas:

- a. establezcan procedimientos de identificación y requieran que todos los funcionarios aduaneros lleven un medio de identificación que individualice al funcionario público y a la administración que representa;
- b. garanticen, cuando corresponda, que las personas responsables del control de acceso puedan verificar independientemente los medios de identificación presentados por los funcionarios aduaneros;
- c. pongan en marcha procedimientos para eliminar rápidamente el dispositivo de identificación y el acceso a los locales y sistemas de información de los empleados/funcionarios cuyos contratos expiren;
- d. de conformidad con la legislación nacional, adopten acuerdos con los Operadores Económicos Autorizados para proporcionar acceso a la información relativa a ciertos miembros del personal (incluidos los subcontratistas) que trabajan en las instalaciones de los Operadores Económicos Autorizados durante largos períodos.

K. Seguridad de los socios comerciales

Las Aduanas establecerán las obligaciones que deben cumplir los Operadores Económicos Autorizados y los mecanismos para mejorar la seguridad de la cadena logística mundial con el compromiso de los socios comerciales de mejorar voluntariamente sus medidas de seguridad.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado:

- a. cuando sea necesario, al celebrar contratos negociados con un socio comercial, inste a la otra parte contratante a evaluar y fortalecer la seguridad de su cadena logística y, en la medida de lo posible, dentro de su modelo comercial, mencione estas disposiciones en las cláusulas de los contratos. Además, el OEA debe conservar la documentación justificativa de estas disposiciones y así demostrar sus esfuerzos para garantizar que sus socios comerciales cumplan con sus obligaciones y ponga dicha información a disposición de las Aduanas cuando lo solicite;
- b. antes de entablar relaciones contractuales, verifique la información comercial relevante de la otra parte contratante.

L. Gestión de crisis y reanudación de las actividades tras un incidente

Para minimizar los efectos de un desastre o acto terrorista, los procedimientos de gestión de crisis y reanudación de actividades deben incluir la planificación anticipada y el establecimiento de medidas que permitan mantener la actividad en circunstancias extraordinarias.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado:

- a. desarrolle y documente, en colaboración con las autoridades correspondientes, cuando sea recomendado o necesario, planes de contingencia para responder a emergencias de seguridad y garantice la reanudación de las actividades después de un desastre o acto terrorista;

- b. organice la formación periódica de los empleados y pruebe planes de contingencia.

M. Evaluación, análisis y mejoras a realizar

El OEA y las Aduanas deben planificar y aplicar procedimientos de supervisión, evaluación y análisis, así como mecanismos para realizar mejoras con el propósito de:

- evaluar el cumplimiento de estas directrices;
- garantizar la integridad y adecuación del sistema de gestión de seguridad;
- identificar las áreas donde se podría fortalecer la efectividad del sistema de gestión de seguridad.

La presente disposición exige que:

El Operador Económico Autorizado:

- a. proceda regularmente, según lo especificado en el programa nacional de Operadores Económicos Autorizados, a realizar una evaluación de riesgo de sus operaciones de seguridad y adopte las medidas apropiadas para eliminar tales riesgos;
- b. establezca y realice una autoevaluación periódica de su sistema de gestión de seguridad;
- c. documente plenamente su actividad de autoevaluación y las partes responsables;
- d. incorpore en los estudios realizados la evaluación de los resultados, la reacción de las partes designadas y las recomendaciones de posibles mejoras en el siguiente período para garantizar la pertinencia del sistema de gestión de la seguridad.

Ventajas ofrecidas a los Operadores Económicos Autorizados:

El Marco SAFE se basa en cuatro elementos clave, el último de los cuales se refiere a los beneficios que las Aduanas proporcionarán a los operadores que apliquen las prácticas recomendadas y cumplan las normas mínimas de seguridad de la cadena logística (consultar el apartado 2 de la sección I y el apartado 3 de la sección II). El Marco SAFE también proporciona algunos ejemplos específicos para el debate (ver el apartado 3 de la sección III). Finalmente, la mejor manera de aplicar efectivamente el Marco SAFE será lograr el equilibrio entre la seguridad y la facilitación del comercio. Este equilibrio puede medirse por los beneficios concretos proporcionados a los OEA.

Debido a las posibles limitaciones impuestas por la legislación nacional, cualquier beneficio que esté bajo la responsabilidad de las Aduanas debe ser necesariamente definido y ofrecido por los Miembros individuales. El Pilar 2, Norma 3 del Marco SAFE establece que estos beneficios deben ser concretos y documentados. Obviamente, deben representar mejoras que sobrepasen los procedimientos habituales aplicados en las relaciones con operadores económicos no autorizados y no deben menoscabar el beneficio de los procedimientos habituales ya establecidos.

El objetivo final del Marco SAFE es aplicar un conjunto básico de normas internacionales de la OMA, las cuales pueden complementarse con obligaciones a nivel nacional. Habría que garantizar que los beneficios continúen cumpliendo con las exigencias, ya que los participantes en el Marco SAFE aplican estos programas de

forma progresiva. Es importante que los beneficios puedan evolucionar durante este período de aplicación. Los programas de fortalecimiento de capacidades dirigidos a los Miembros deben centrarse en su capacidad de ofrecer beneficios, por ejemplo, mecanismos de facilitación para envíos de bajo riesgo y la mejora de la seguridad de la cadena logística a nivel mundial.

El éxito de un programa de OEA se basa en una serie de elementos, incluidos los beneficios de los OEA que cumplen con las condiciones y han alcanzado el estado previsto en el Marco de normas SAFE y otras herramientas relacionadas. Los beneficios del estado de OEA deben ser palpables, significativos, transparentes y medibles, aunque asimismo algunos de ellos son más indirectos. Todas las administraciones aduaneras deben definir, en colaboración (por diferentes medios) con las empresas y de acuerdo con las prioridades nacionales, su entorno de trabajo y consideraciones políticas, los beneficios comunes que pueden derivar de la participación conjunta en una cadena logística segura. También deben acordar los beneficios mínimos del estado de OEA que disfrutarán los socios comerciales.

Es importante establecer un conjunto de beneficios de facilitación del comercio reconocidos internacionalmente en favor de los OEA en los programas nacionales pertinentes. Estos beneficios deben recompensar a los OEA y justificar no solo los costos adicionales en que incurren los operadores económicos para cumplir con las condiciones que conlleva el estado de OEA, sino que también constituya un activo real en términos de mejoras y facilitación, un valor añadido más allá de los procedimientos normales aplicables a los operadores que carecen de dicho estado. Por esto se ha desarrollado una lista de beneficios (no exhaustiva). Puede servir de referencia a las administraciones aduaneras que deseen tener su propio plan de ventajas, en estrecha consulta con las partes interesadas. Los beneficios se han clasificado en dos categorías amplias: beneficios generales y beneficios especiales ofrecidos a los operadores.

I. Beneficios generales

A. Medidas para acelerar el levante de mercancías, reducir el procedimiento de tránsito y aliviar los costos de almacenamiento:

- a) acceso a vías rápidas reservadas;
- b) rapidez en el procesamiento y levante de los envíos;
- c) sustitución del procedimiento de despacho por transacción por el procedimiento de tratamiento vinculado a una cuenta;
- d) exigencias reducidas de los documentos y datos que deben proporcionarse para el levante de las mercancías, lo que permite la presentación de la declaración de aduana mediante una inscripción en los registros del agente autorizado, complementada posteriormente por una declaración adicional en Aduana;
- e) una declaración aduanera única para todas las importaciones y exportaciones durante un período determinado;
- f) precalificación relativa a los procedimientos simplificados;
- g) procedimientos prioritarios de inspección de carga y declaración de mercancías;
- h) elección del lugar de control/despacho de las mercancías, ya sea en los locales del Operador Económico Autorizado o en cualquier otro lugar autorizado por las autoridades aduaneras;
- i) Despacho más rápido en los puntos de tránsito y menos controles en ruta;
- j) número mínimo de controles de seguridad de la carga;
- k) número reducido de inspecciones y controles físicos;

- l) notificación y tratamiento anticipados en caso de designación para inspección física de mercancías;
- m) prioridad en el uso de técnicas de inspección no intrusivas cuando se requiera un examen;
- n) reducción de derechos y costos aplicados a los OEA;
- o) atenuación favorable de la liquidación por las Aduanas en caso de pago a tanto alzado;
- p) posibilidad de que los OEA autoliquiden los derechos e impuestos haciendo referencia a sus propias escrituras comerciales en las que se basan las Aduanas, en su caso, para garantizar el cumplimiento de otros requisitos aduaneros;
- q) pago diferido o pago periódico de derechos, impuestos, gastos y cánones/tasas;
- r) privilegios fiscales mediante procedimiento acelerado para procesar reembolsos de impuestos, *drawback* (devoluciones) y otros permisos/autorizaciones;
- s) aplicación de garantías globales o reducidas;
- t) nombramiento de gerentes de cuentas para ayudar a las empresas a coordinar y resolver problemas aduaneros y otros asuntos relacionados; acceso a un servicio de asistencia, a un coordinador de clientes, a un punto de contacto y a un experto en seguridad de la cadena logística;
- u) servicios aduaneros accesibles fuera del horario comercial normal;
- v) examen prioritario de solicitudes de decisiones dirigidas a las autoridades aduaneras nacionales;
- w) reducción o exención potencial de las tarifas y cargos de almacenamiento y autorización.

B. Medidas de facilitación de los procedimientos después del levante:

- a) programas simplificados después de la entrada o del despacho;
- b) elegibilidad para programas de auto-verificación o verificación ligera;
- c) procedimiento acelerado de tratamiento de solicitudes después de la entrada o del despacho;
- d) posibilidad de solicitar medidas correctivas o el suministro de información antes de iniciar un procedimiento aduanero no penal de sanción administrativa (excepto en casos de fraude).

C. Medidas extraordinarias en caso de interrupción del comercio o nivel elevado de amenaza

- a) Procedimientos aduaneros prioritarios en caso de aumento del nivel de amenaza;
- b) tratamiento prioritario durante el período de reinicio y reanudación del comercio después de un incidente;
- c) prioridad de las exportaciones a países afectados por un incidente;
- d) posibilidad de invocar procedimientos de sustitución en caso de deficiencia del sistema informático de las Aduanas.

D. Participación en nuevos programas/iniciativas de facilitación del comercio

- a) Participación en el desarrollo de nuevas políticas y programas;
- b) participación prioritaria en nuevas iniciativas/proyectos piloto de facilitación del comercio.

E. Beneficios otorgados por otras autoridades públicas

- a) en el contexto de otros programas públicos de seguridad, como el Programa de agentes habilitados (AH)/expedidores conocidos (EC) de aviación civil, el reconocimiento de los operadores económicos que solicitan el estado de agente habilitado o de expedidor conocido. Las condiciones de seguridad respectivas se consideran cumplidas siempre que los criterios para otorgar el estado de OEA sean idénticos o comparables a las condiciones relativas al estado de AH o EC y viceversa;
- b) tratamiento acelerado de solicitudes de visado para empleados autorizados del OEA;
- c) reducción del número de inspecciones físicas en los procedimientos de exportación realizados por otros organismos fronterizos (por ejemplo, la policía y las fuerzas antidrogas);
- d) prioridad de tratamiento y reducción de los aranceles y cánones cobrados por otros servicios públicos para el tratamiento de solicitudes de licencias, certificados, permisos u otras autorizaciones;
- e) reconocimiento por otros organismos como parte de sus programas de reforma y simplificación.

F. Beneficios de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM)

- a) aprobación internacional de la cadena logística;
- b) reconocimiento por otras administraciones aduaneras en virtud de los ARM como operador comercial de bajo riesgo potencialmente sujeto a menos controles;
- c) mayor eficiencia económica al reducir los plazos y costos de los controles aduaneros transfronterizos resultantes de un procedimiento de tratamiento prioritario;
- d) reducción de cargas y demoras mediante el procedimiento de inspección prioritario de los envíos retenidos para garantizar la entrega "justo a tiempo";
- e) mayor previsibilidad y precisión en la transferencia de mercancías desde el lugar de origen al país del socio comercial y mayor competitividad comercial;
- f) reducción del robo y hurto de mercancías al mejorar la seguridad de las cadenas logísticas bilaterales/regionales/multilaterales;
- g) verificaciones focalizadas para evitar, en la medida de lo posible, demoras en la entrega en destino de los envíos del mismo operador comercial que no hayan sido seleccionados;
- h) beneficios mutuos o equivalentes relacionados con el cumplimiento de las condiciones de programas comparables;
- i) asesoramiento y asistencia en caso de problemas inesperados con los servicios fronterizos extranjeros signatarios de un ARM.

G. Información útil accesible a los participantes del OEA

- a) transmisión de datos, como los nombres, y la información de contacto de otros participantes en los programas de OEA, con el consentimiento de estos últimos;
- b) lista de todos los países que adoptan el Marco SAFE y aplican los programas de OEA;
- c) lista de todas las normas de seguridad y buenas prácticas reconocidas;
- d) acceso a sesiones de sensibilización para obtener información sobre prácticas y mecanismos de seguridad de la cadena logística;
- e) acceso gratuito y fácil a todos los servicios en línea de las autoridades públicas/aduanas.

H. Beneficios resultantes

- a) consolidación de asociaciones fiables con las Aduanas y otros servicios públicos;
- b) mayor credibilidad y transparencia de las administraciones aduaneras, el mundo comercial y las organizaciones internacionales, de conformidad con las normas y convenios internacionales;
- c) uso más apropiado de los recursos mediante la eliminación de la duplicación de actividades y la mejora de diferentes programas públicos sobre la base del intercambio de información;
- d) participación en actividades periódicas de fortalecimiento de capacidades y formación técnica destinada a los OEA por las administraciones aduaneras;
- e) fácil acceso a la financiación y a la asistencia mediante programas de apoyo a la formación y programas de desarrollo ofrecidos por las Aduanas y otros servicios públicos;
- f) reconocimiento como un socio comercial fiable, seguro, predecible y estable en la cadena logística:
 - i. reducción de amenazas a las cadenas logística a las que estén asociados los OEA;
 - ii. aprovechamiento del logotipo de OEA para mejorar su imagen y hacerla más visible a escala mundial.
 - iii. mayor competitividad con apertura a nuevas oportunidades de negocio;
 - iv. fácil acceso a las principales infraestructuras de los puertos de entrada en los países de destino.
- g) mejores relaciones con las Aduanas y con otras autoridades públicas:
 - i. gracias a las asociaciones establecidas durante el procedimiento de acreditación y a la cooperación continua, ambas partes aprenderán a conocerse mejor y encontrarán, juntas, soluciones personalizadas de las que se beneficiarán;
 - ii. consultados primero/prioritariamente al desarrollar políticas y programas regulatorios;
- h) ayuda al análisis cuidadoso de todos los procedimientos relacionados con la cadena logística internacional generalmente evaluados en la fase preparatoria de solicitud de acceso al estado de OEA:
 - i. identificar las facetas de gestión del negocio y de la cadena logística que sean ineficientes o incompletas;
 - ii. aplicación de buenas prácticas (mejora de la comunicación y colaboración entre departamentos, fortalecimiento de los controles internos, transparencia y eficiencia de los procedimientos comerciales);
 - iii. cumplimiento más estricto de las regulaciones y menos controversias;
 - iv. mayor visibilidad y previsibilidad de la cadena logística.
- i) Mejora exitosa de las normas de seguridad y protección:
 - i. mayor visibilidad y más adecuado seguimiento;
 - ii. refuerzo de la seguridad del personal;
 - iii. procedimiento más eficiente de establecimiento de normas;
 - iv. mejor procedimiento de selección de proveedores e inversiones;
 - v. mayor seguridad del transporte y de los medios de transporte;
 - vi. mayor conciencia de la infraestructura organizacional y mejora de sus capacidades;
 - vii. inversión activa en nuevas tecnologías.
- j) Otros beneficios indirectos que pueden resultar de los efectos positivos generales:
 - i. mayor integridad de la carga (reducción de robos, pérdidas y hurtos);
 - ii. clientes más satisfechos y leales (menos abandono de clientes y más clientes nuevos);

- iii. gestión de inventario más adecuada (reducción de excedentes y mayor respeto de los plazos de entrega);
- iv. personal más comprometido, políticas y prácticas de contratación y de gestión de ceses más adecuada;
- v. mejor planificación;
- vi. reducción de los gastos de seguro.

II. Ventajas particulares ofrecidas a los operadores:

Aparte de las ventajas generales mencionadas anteriormente, se ofrecen ventajas especiales a las diferentes clases de operadores económicos:

A. Los exportadores

- a) exención de garantía financiera, descuentos y otras reducciones;
- b) desembolso más rápido de las sumas correspondientes al drawback (reintegro);
- c) administración acelerada de reembolsos y decisiones;
- d) exención automática de la retención en origen;
- e) preselección para procedimientos simplificados y posibilidad de un procedimiento de levante/despacho en una sola etapa (levante y despacho simultáneos) o en dos fases (levante seguido del despacho aduanero), según elijan los importadores;
- f) posibilidad de auto-certificación de documentos de origen u otros documentos previstos en los acuerdos de libre comercio (ALC) y acuerdos comerciales preferenciales (ACP) a efectos de despacho aduanero;
- g) declaraciones desmaterializadas sin justificantes;
- h) libertad de elección de la oficina aduanera a la que se presentarán las declaraciones de exportación;
- i) posibilidad de obtener autorización para exportar sin paso de mercancías por la zona aduanera;
- j) entrada directa a puerto de las mercancías cargadas en contenedores en fábrica para la exportación;
- k) facilitación del procedimiento de despacho aduanero en favor de pequeñas y medianas empresas (PYME).

B. Los importadores

- a) notificación de la intención de levante de mercancías antes de la llegada (despacho previo a la llegada);
- b) preselección para procedimientos simplificados y posibilidad de un procedimiento de levante/despacho en una sola etapa (levante y despacho simultáneos) o en dos etapas (levante seguido del despacho aduanero), a elección de los importadores;
- c) declaraciones desmaterializadas, sin justificantes;
- d) reducción de los controles después del despacho de aduana;
- e) exención automática de retención en origen de impuestos;
- f) gestión acelerada de reembolsos y decisiones;
- g) facilitación del procedimiento de despacho aduanero para pequeñas y medianas empresas (PYME);
- h) posibilidad de autocertificación de documentos de origen u otros documentos requeridos por los ALC y los ACP para el despacho aduanero;
- i) exención del acompañamiento aduanero, excepto para envíos especiales que los servicios aduaneros consideren de alto riesgo.

C. Los gerentes de almacén

- a) procedimiento acelerado para la aprobación de nuevos almacenes en un plazo establecido previa presentación de todos los documentos necesarios o solo mediante notificación;
- b) exención de verificación de antecedentes requerida para obtener la autorización de operar almacenes;
- c) exención del requisito de presentar un certificado de solvencia;
- d) exención/reducción de la garantía financiera y otras condiciones previas a la obtención de una licencia de explotación de almacén;
- e) extensión de la validez de las licencias de explotación de almacén (dependiendo de la validez del estado de OEA);
- f) renovación automática de la autorización.

D. Los agentes de aduana

- a) prioridad en el despacho de mercancías: cualquier envío declarado por un agente aduanero OEA se tratará con prioridad a las declaraciones no presentadas por OEA;
- b) validez ampliada de la acreditación de agentes (dependiendo de la validez del estado de OEA);
- c) renovación automática de la autorización;
- d) exención del pago de las tasas asociadas a la renovación de la autorización de los agentes;
- e) permiso para el despacho aduanero a nivel nacional;
- f) libertad de elección de la oficina aduanera donde se presenten las declaraciones de exportación.

E. Los operadores logísticos

- a) exención de garantía pecuniaria o reducción en caso de transbordo/tránsito o de movimiento/transporte de mercancías;
- b) facilidad de ejecución de un solo depósito aduanero en lugar de varios;
- c) tránsito simplificado sin autorización aduanera;
- d) exención del acompañamiento aduanero al trasladar mercancías a otros puestos aduaneros o a depósitos aduaneros.

F. Los fletadores/transportistas

- a) garantía de renovación de la autorización respecto a mercancías en tránsito y cualquier otra aprobación emitida por las Aduanas u otros servicios;
- b) permiso para pasar de un punto a otro con depósito aduanero general y exención de garantías pecuniarias;
- c) carriles de tráfico reservados en los puestos fronterizos;
- d) acceso prioritario a áreas de almacenamiento, revisión y descarga de mercancías.

G. Los operadores portuarios/de terminales

- a) exención/reducción de la garantía financiera relativa a la autorización del operador;
- b) extensión de la aprobación del operador y renovación automática.

H. Los productores

- a) exención de la obligación de almacenar los productos para la exportación en favor de productores OEA en las zonas aduaneras;

- b) entrega directa al puerto por los productores OEA para la gestión “justo a tiempo” de las existencias.

Procedimientos de validación y aprobación

El Marco SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial prevé el desarrollo de procedimientos de validación y acreditación. La Norma 3 del Pilar 2 (Asociación Aduanas-empresas) del Marco SAFE establece lo siguiente:

La administración aduanera, junto con los representantes de la comunidad comercial, creará procedimientos de validación o de acreditación de calidad que ofrezcan incentivos a las empresas siempre y cuando adquieran la condición de Operadores Económicos Autorizados.

En la medida en que la obligación de diseñar dichos procedimientos recaiga en los Miembros individuales de la OMA que acepten aplicar el Marco SAFE, el propósito de estas disposiciones de validación y acreditación es brindar orientación a los Miembros de la OMA.

Las administraciones aduaneras diseñarán y aplicarán los procedimientos de acreditación y validación de acuerdo con las normas descritas en el Marco SAFE, teniendo en cuenta las prácticas recomendadas contenidas en los programas nacionales Aduanas-empresas de gestión de la seguridad de la cadena logística. El procedimiento de acreditación tomará en cuenta los diferentes niveles de cumplimiento del Marco SAFE que puede lograr un OEA. Las normas básicas se establecen en este Anexo. El procedimiento de aplicación debe incluir beneficios basados en incentivos y tener en cuenta los diferentes niveles de riesgo asociados con las diversas misiones y actividades de las partes en la cadena logística internacional.

Este punto está estructurado en diferentes temas principales y se acompaña de texto descriptivo y de las condiciones que deben cumplirse. En este Anexo se proporciona una descripción general del procedimiento que se puede utilizar para tramitar las solicitudes de Operador Económico Autorizado.

Solicitud y acreditación

El OEA colaborará con su administración nacional aduanera en el procedimiento de solicitud y acreditación para aplicar las normas de seguridad de la cadena logística tal como se establece en el Marco SAFE. Estas normas deben incorporarse a las prácticas y procedimientos comerciales del OEA. Este creará un procedimiento de autoevaluación para gestionar y supervisar los resultados obtenidos. Para llevar a cabo esta autoevaluación eficazmente, el OEA designará a una persona responsable de todas las medidas de seguridad entre los directivos de su empresa relacionadas con el programa nacional específico de Operador Económico Autorizado. La persona designada también será responsable de las comunicaciones con la administración aduanera en relación con el sistema de acreditación del OEA y la aplicación de las normas. La acreditación será otorgada por la administración aduanera nacional una vez que se haya cerciorado del cumplimiento de los términos y condiciones relacionados con el estado de OEA.

Los sistemas y procedimientos que rigen la creación y el mantenimiento del estado de OEA se incluyen íntegramente como referencia en este documento.

Las condiciones y obligaciones establecidas en este Anexo deben cumplirse en los plazos establecidos por la administración aduanera que otorgue la aprobación. Estos plazos pueden variar según la función específica desempeñada por el solicitante y otras especificaciones que serán determinadas de acuerdo con la complejidad y el tipo de sector de actividad en cuestión.

La acreditación del OEA mantendrá su validez hasta que se suspenda, anule o retire, como consecuencia de un incumplimiento sustancial de los términos y condiciones de la acreditación. Los programas nacionales de OEA deben incluir un medio de apelación contra las decisiones tomadas por las autoridades aduaneras en relación con la aprobación de los Operadores Económicos Autorizados, ya sea por rechazo, suspensión, cancelación o retirada.

Todas las normas y programas para la aplicación del Marco SAFE son voluntarias y la administración aduanera no debe obligar a participar a las empresas que no tengan el carácter de OEA.

Las administraciones aduaneras responderán a las solicitudes de los OEA en un plazo de tiempo razonable, establecido en el programa nacional de OEA. Este programa también puede incluir disposiciones relativas a solicitudes aisladas de OEA pertenecientes a grupos de empresas subsidiarias.

Procedimiento de validación

Los procedimientos de seguridad y las mejores prácticas definidas por las Aduanas en el Marco SAFE requieren un procedimiento de validación realizado por las Aduanas. Las Aduanas serán la autoridad de última instancia para acreditar a un operador o para suspender o cancelar su acreditación, pero también pueden designar a un tercero que participe en la validación, el cual evaluará hasta qué punto el OEA solicitante cumple con las mejores prácticas de seguridad del Marco SAFE y/o validará el cumplimiento de tales prácticas. El tercero que participe en la validación debe tener la experiencia adecuada en cuanto a sistemas de acreditación, conocer las normas de seguridad de la cadena logística, tener conocimientos adecuados y apropiados de las operaciones de los diferentes sectores económicos y comerciales, además de contar con los recursos adecuados para realizar la validación de manera oportuna. El recurso a terceros que participen en la validación no impedirá el reconocimiento mutuo por las administraciones aduaneras de las acreditaciones de los Operadores Económicos Autorizados en el marco de los programas nacionales relativos a operadores económicos autorizados. Además, el OEA siempre debe poder solicitar la validación directa de la administración aduanera.

Las administraciones aduaneras no deben imponer a la comunidad comercial internacional repertorios de reglas diferentes para asegurar y facilitar el comercio.

La administración aduanera o el tercero que participe en la validación designada se asegurará de que el personal responsable del procedimiento de validación esté calificado y capacitado.

Cualquier información obtenida durante el procedimiento de validación y dentro del alcance de la acreditación del OEA será confidencial entre la administración aduanera y/o el tercero participante en la validación designada y el OEA correspondiente, y solo podrá utilizarse a los efectos para los que fue presentada.

Los acuerdos de autorización y validación adoptados por la administración aduanera y por el OEA deben incluir un sistema de respuesta y un mecanismo que permita realizar mejoras progresivas.

Este procedimiento de control consistirá en auditorías basadas en el riesgo y, cuando corresponda, en controles aleatorios llevados a cabo in situ por las Aduanas o un tercero involucrado en la validación designada, según corresponda. El OEA también mantendrá y pondrá a disposición, a efectos de auditoría, la documentación necesaria, según lo estipulado en los requisitos de acreditación del programa nacional de OEA, con respecto a los procedimientos de seguridad que pretende aplicar o que ya utiliza.

Revisión y mantenimiento

Las Aduanas y el OEA deben establecer comunicaciones periódicas y revisiones conjuntas para mantener el nivel de cumplimiento de la ley y, cuando sea posible, identificar las medidas que puedan mejorar el nivel de seguridad. Estas revisiones ayudarán al OEA a enmendar su programa de seguridad tan pronto como sea posible y brindarán a la administración aduanera un mecanismo para garantizar que el OEA siga cumpliendo las normas establecidas.

Como parte del procedimiento de acreditación y para garantizar una comunicación periódica y facilitar el procedimiento de validación, la administración aduanera puede invitar al OEA de acuerdo con los criterios establecidos en el programa nacional de Operadores Económicos Autorizados a preparar informes periódicos que contengan la información que deban proporcionar según las normas de seguridad establecidas en este Anexo.

Para crear y mantener un programa de acreditación efectivo de los Operadores Económicos Autorizados, a las administraciones aduaneras les puede resultar útil realizar seminarios regulares para abordar el desarrollo de su programa nacional de OEA, definir y resolver los problemas comunes y compartir las mejores prácticas.

Posible evolución futura

Este método normalizado de acreditación de Operadores Económicos Autorizados proporciona una base sólida para crear sistemas internacionales de reconocimiento mutuo del estado de OEA en los niveles bilateral, subregional, regional y, en el futuro, mundial. Dicho sistema involucraría a una administración aduanera miembro de la OMA que reconociera el sistema de acreditación de Operadores Económicos Autorizados utilizado por otro Miembro de la OMA que aplica un Programa de Operadores Económicos Autorizados como equivalente al suyo. De este modo, el OEA disfrutaría de los mismos beneficios y, por lo tanto, de la previsibilidad y la eficiencia operativa reconocidas en todos los países que aplican las normas relativas a los Operadores Económicos Autorizados.

Descripción general del procedimiento aplicable a las empresas involucradas en la manipulación de carga en la cadena logística internacional

1. El solicitante y las Aduanas deben reconocer que este es un programa voluntario y acordar cumplir con los requisitos básicos relativos a la misión del OEA tal como se describe en el Marco SAFE.
2. El solicitante aplicará, de acuerdo con su modelo de actividad y su análisis de riesgo, los sistemas, procedimientos, condiciones y requisitos establecidos en este Anexo.

3. El solicitante y las Aduanas trabajarán juntos para cumplir con el compromiso del solicitante de comunicarse electrónicamente y utilizar la información anticipada a los efectos de evaluación de riesgo.
4. Las administraciones aduaneras considerarán la siguiente lista indicativa de criterios de calidad cuando examinen las solicitudes de las empresas que deseen su acreditación como Operador Económico Autorizado:
 - Antecedentes sobre cumplimiento legislativo ante las autoridades aduaneras y otras autoridades antifraude relevantes.
 - Cumplimiento de las leyes y reglamentos pertinentes¹³.
 - Prueba de su constitución en forma de sociedad de conformidad con la legislación nacional.
 - Información que indique la permanencia de los locales comerciales.
 - Prueba de la existencia de sistemas de garantía de calidad.
 - Ausencia de condena penal relevante entre los directivos de la empresa.
 - Prueba de la existencia de controles adecuados de la empresa relativos al personal, las instalaciones, el equipo y otros activos.
5. La administración aduanera debe validar que el solicitante cumpla con todas las condiciones establecidas en el Marco SAFE para obtener el estado de OEA antes de otorgar su aprobación. La administración aduanera puede designar a un tercero que participe en la validación para evaluar el cumplimiento de las normas de seguridad y las mejores prácticas al respecto. Sin embargo, en tal caso, a la administración aduanera le incumbirá la adopción de la decisión relativa a la acreditación después de la validación. La administración aduanera y el tercero que participe en la validación determinada, si corresponde, completarán el procedimiento de validación en un plazo razonable.
6. Toda información obtenida durante el procedimiento de validación y dentro del alcance de la acreditación del OEA será confidencial entre la administración aduanera y la OEA correspondiente, y solo podrá ser utilizada a los efectos para los que fue proporcionada.
7. Una vez validada la aplicación exitosa por el OEA de las medidas previstas, el solicitante será debidamente acreditado como OEA por la administración aduanera nacional.
8. El procedimiento de validación se confiará a los funcionarios designados por una administración aduanera autorizada o a representantes de un tercero que participe en la validación designada y se basará en los principios de auditoría e inspección reconocidos a escala internacional.
9. El solicitante deberá mantener actualizados los registros especificados en las leyes y reglamentaciones aduaneras nacionales relativas a las transacciones comerciales relacionadas con las mercancías comercializadas en la cadena logística internacional y aceptará ponerlos a disposición de la administración aduanera para su validación y auditoría periódicas.
10. La integridad de los sistemas y procedimientos solicitados para la acreditación se verificará mediante revisiones periódicas por la administración aduanera o en su nombre, comunicaciones regulares entre los funcionarios designados y, cuando corresponda, visitas y controles aleatorios sobre el terreno.
11. La acreditación de los OEA mantendrá su validez hasta su anulación, retirada o suspensión como consecuencia del incumplimiento sustancial de los términos y condiciones de la acreditación.

¹³ <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/voluntary-compliance-framework.aspx>

La acreditación podrá ser anulada, retirada o suspendida en los siguientes casos:

- si el solicitante o el OEA no cumple con los términos y condiciones de la acreditación;
- si la empresa y/o sus empleados no cumplen con las disposiciones de la legislación penal o civil que rigen la conducta de las empresas y/o si la naturaleza de los procedimientos legales en curso o no resueltos que involucre a dichas partes evitara cualquier participación directa de las administraciones aduaneras;
- si la empresa no proporcionara a las autoridades aduaneras los documentos adecuados y/o el acceso a la información sobre el personal, los locales de la empresa, el equipo y las mercancías, según se especifica en el punto 5.2.

12. Los procedimientos de control y validación de la acreditación se pueden adaptar a la discreción de la administración nacional aduanera, especialmente si el nivel de riesgo del sector empresarial del solicitante o el comportamiento profesional del solicitante evolucionase. Sin embargo, cualquier ajuste de este tipo solo puede hacerse después de haber solicitado la contribución del OEA y haberle dado la oportunidad de examinar los motivos invocados por la administración aduanera y comentarlos.

*
* *

ANEXO V

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA RELATIVO AL MARCO DE NORMAS PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL COMERCIO MUNDIAL (Junio de 2005)

EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA¹⁴,

Reconociendo que la aplicación de los principios contenidos en el Marco de Normas de la OMA será un paso importante en la mejora de la seguridad de la cadena logística internacional y conllevará una mayor facilitación del comercio legal.

Observando la creciente preocupación por los actos internacionales de terrorismo y la delincuencia organizada, así como la importancia y la vulnerabilidad del comercio mundial.

Considerando que las administraciones aduaneras contribuyen al desarrollo socioeconómico de las naciones mediante la recaudación de ingresos y que la aplicación del Marco de normas SAFE también será relevante en este sentido.

Teniendo en cuenta las Resoluciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre seguridad y facilitación de la cadena logística internacional (junio de 2002), medidas mundiales de seguridad y facilitación de la cadena logística internacional (junio de 2004) y la Resolución 9 de la OMI sobre el fortalecimiento de la seguridad en cooperación con la OMA.

Convencido de la necesidad de que las administraciones aduaneras apliquen normas sobre procedimientos aduaneros integrados y de que las administraciones aduaneras y las empresas cooperen entre sí.

Teniendo en cuenta que los Miembros y las Uniones Aduaneras o Económicas puede que deban considerar la modificación de sus disposiciones legales u otras disposiciones nacionales para permitir la aplicación del Marco de normas de la OMA.

DECIDE :

1. Adoptar el Marco de normas para asegurar y facilitar el comercio mundial.
2. Que los Miembros del Consejo y las Uniones Aduaneras o Económicas deberán:
 - 2.1 aplicar lo más rápidamente posible, según la capacidad de cada administración y sus competencias legislativas, los principios, normas y otras disposiciones contenidas en el Marco de Normas de la OMA;
 - 2.2 alentar cualquier mejora de carácter ético y de capacidades aduaneras que permita proporcionar un marco integral para la seguridad del comercio mundial;

¹⁴ Consejo de Cooperación Aduanera es la denominación oficial de la Organización Mundial de Aduanas.

- 2.3 definir medidas sostenibles de fortalecimiento de capacidades, en particular la enmienda de las normas y procedimientos legales y administrativos nacionales, según corresponda, y garantizar su aplicación para permitir la plena aplicación de las disposiciones del Marco de Normas;
 - 2.4 considerar la provisión de asistencia técnica para promover la aplicación del Marco de Normas;
 - 2.5 proporcionar a la OMA un calendario indicativo para aplicar el Marco de Normas conforme a sus capacidades;
 - 2.6 esforzarse por la plena cooperación de la comunidad empresarial en la aplicación del Marco de Normas;
 - 2.7 participar en reuniones periódicas de evaluación para medir los progresos en la aplicación;
 - 2.8 transmitir a la OMA informes periódicos sobre el progreso de la aplicación del Marco que se revisarán en cada reunión de evaluación;
 - 2.9 considerar el uso de métodos de análisis comparativo para evaluar los procedimientos de aplicación utilizados por cada Miembro.
3. Que los Miembros y las Uniones Aduaneras o Económicas deben notificar a la OMA su intención de aplicar el Marco de Normas. La OMA proporcionará esta información a las administraciones aduaneras de todos los Miembros, así como a las Uniones Aduaneras o Económicas que lo hayan notificado a la OMA.
 4. Que los Miembros y Uniones Aduaneras y Económicas que hayan notificado a la OMA su intención de aplicar el Marco de Normas deben colaborar entre sí para desarrollar mecanismos de reconocimiento mutuo de la validación y acreditación de los Operadores Económicos Autorizados, así como los resultados de los controles aduaneros y otros mecanismos que puedan ser necesarios para eliminar o reducir redundancias o la duplicación de actividades en asuntos de validación y acreditación.

P. GORDHAN,
Presidente

ALCANCE N° 83

PODER LEGISLATIVO

LEYES

N° 9430

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 40342-COMEX

RESOLUCIONES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PODER LEGISLATIVO

LEYES

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

PLENARIO

**APROBACIÓN DEL PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE
MARRAKECH POR EL QUE SE ESTABLECE LA ORGANIZACIÓN
MUNDIAL DEL COMERCIO, HECHO EN GINEBRA, EL 27 DE
NOVIEMBRE DE 2014, Y SU ANEXO (ACUERDO SOBRE
FACILITACIÓN DEL COMERCIO)**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 9430

EXPEDIENTE N.º 19.711

SAN JOSÉ- COSTA RICA

9430

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**APROBACIÓN DEL PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE
MARRAKECH POR EL QUE SE ESTABLECE LA ORGANIZACIÓN
MUNDIAL DEL COMERCIO, HECHO EN GINEBRA, EL 27 DE
NOVIEMBRE DE 2014, Y SU ANEXO (ACUERDO SOBRE
FACILITACIÓN DEL COMERCIO)**

ARTÍCULO 1.- Se aprueba el Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que se Establece la Organización Mundial del Comercio, hecho en Ginebra, el 27 de noviembre de 2014, y su anexo (Acuerdo sobre Facilitación del Comercio). El texto es el siguiente:

PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE MARRAKECH POR EL QUE SE ESTABLECE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

Los Miembros de la Organización Mundial del Comercio,

Refiriéndose al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio;

Habida cuenta de la Decisión del Consejo General que figura en el documento WT/L/940, adoptada de conformidad con el párrafo 1 del artículo X del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (el "Acuerdo sobre la OMC");

Conviene en lo siguiente:

1. El Anexo 1A del Acuerdo sobre la OMC será enmendado, en el momento en que entre en vigor el presente Protocolo de conformidad con el párrafo 4, mediante la incorporación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio que figura en el Anexo del presente Protocolo y que se insertará después del Acuerdo sobre Salvaguardias.
2. No podrán formularse reservas respecto de ninguna de las disposiciones del presente Protocolo sin el consentimiento de los demás Miembros.
3. El presente Protocolo está abierto a la aceptación de los Miembros.
4. El presente Protocolo entrará en vigor de conformidad con el párrafo 3 del artículo X del Acuerdo sobre la OMC.¹
5. El presente Protocolo será depositado en poder del Director General de la Organización Mundial del Comercio, quien remitirá sin dilación a cada uno de los Miembros una copia autenticada de este instrumento y una notificación de cada aceptación del mismo de conformidad con el párrafo 3.
6. El presente Protocolo será registrado de conformidad con las disposiciones del Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Hecho en Ginebra el veintisiete de noviembre de dos mil catorce, en un solo ejemplar y en los idiomas español, francés e inglés, siendo cada uno de los textos igualmente auténtico.

¹ A los efectos del cálculo de las aceptaciones de conformidad con el párrafo 3 del artículo X del Acuerdo sobre la OMC, un instrumento de aceptación presentado por la Unión Europea para ella misma y respecto de sus Estados miembros se contará como la aceptación por un número de Miembros igual al número de Estados miembros de la Unión Europea que son Miembros de la OMC.

ANEXO AL PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE MARRAKECH POR EL QUE SE ESTABLECE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

Preámbulo

Los Miembros,

Habida cuenta de las negociaciones iniciadas en virtud de la Declaración Ministerial de Doha;

Recordando y reafirmando el mandato y los principios que figuran en el párrafo 27 de la Declaración Ministerial de Doha (WT/MIN(01)/DEC/1) y en el Anexo D de la Decisión relativa al Programa de Trabajo de Doha adoptada por el Consejo General el 1º de agosto de 2004 (WT/L/579), así como en el párrafo 33 y en el Anexo E de la Declaración Ministerial de Hong Kong (WT/MIN(05)/DEC);

Deseando aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994 con miras a agilizar aún más el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito;

Reconociendo las necesidades particulares de los países en desarrollo Miembros y especialmente de los países menos adelantados Miembros y deseando potenciar la asistencia y el apoyo para la creación de capacidad en esta esfera;

Reconociendo la necesidad de una cooperación efectiva entre los Miembros en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros;

Conviene en lo siguiente:

SECCIÓN I

ARTÍCULO 1: PUBLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN

1 Publicación

1.1 Cada Miembro publicará prontamente la siguiente información, de manera no discriminatoria y fácilmente accesible, a fin de que los gobiernos, los comerciantes y otras partes interesadas puedan tener conocimiento de ella:

- a) los procedimientos de importación, exportación y tránsito (incluidos los procedimientos en puertos, aeropuertos y otros puntos de entrada) y los formularios y documentos exigidos;

- b) los tipos de los derechos aplicados y los impuestos de cualquier clase percibidos sobre la importación o la exportación o en conexión con ellas;
- c) los derechos y cargas percibidos por o en nombre de organismos gubernamentales sobre la importación, la exportación o el tránsito o en conexión con ellos;
- d) las normas para la clasificación o la valoración de productos a efectos aduaneros;
- e) las leyes, los reglamentos y las disposiciones administrativas de aplicación general relacionados con las normas de origen;
- f) las restricciones o prohibiciones en materia de importación, exportación o tránsito;
- g) las disposiciones sobre sanciones por infracción de las formalidades de importación, exportación o tránsito;
- h) los procedimientos de recurso o revisión;
- i) los acuerdos o partes de acuerdos con cualquier país o países relativos a la importación, la exportación o el tránsito; y
- j) los procedimientos relativos a la administración de contingentes arancelarios.

1.2 Ninguna de estas disposiciones se interpretará de modo que exija la publicación o suministro de información en un idioma distinto al del Miembro, salvo lo dispuesto en el párrafo 2.2.

2 Información disponible por medio de Internet

2.1 Cada Miembro facilitará, y actualizará en la medida de lo posible y según proceda, por medio de Internet lo siguiente:

- a) una descripción¹ de sus procedimientos de importación, exportación y tránsito, incluidos los procedimientos de recurso o revisión, en la que se informe a los gobiernos, los comerciantes y otras partes interesadas de las medidas prácticas necesarias para la importación, la exportación y el tránsito;

¹ Cada Miembro tiene la facultad discrecional de indicar en su sitio web las limitaciones legales de esta descripción.

- b) los formularios y documentos exigidos para la importación en el territorio de ese Miembro, para la exportación desde él y para el tránsito por él;
- c) los datos de contacto de su servicio o servicios de información.

2.2 Siempre que sea factible, la descripción a que se hace referencia en el apartado a) del párrafo 2.1 también se facilitará en uno de los idiomas oficiales de la OMC.

2.3 Se alienta a los Miembros a poner a disposición por medio de Internet información adicional relacionada con el comercio, con inclusión de la legislación pertinente relacionada con el comercio y demás elementos a que se refiere el párrafo 1.1.

3 Servicios de información

3.1 Cada Miembro establecerá o mantendrá, dentro de los límites de los recursos de que disponga, uno o más servicios de información para responder a las peticiones razonables de información presentadas por gobiernos, comerciantes y otras partes interesadas sobre las cuestiones abarcadas por el párrafo 1.1 y suministrar los formularios y documentos exigidos que se mencionan en el apartado a) de ese párrafo.

3.2 Los Miembros de una unión aduanera o que participen en un mecanismo de integración regional podrán establecer o mantener servicios de información comunes a nivel regional para cumplir con el requisito establecido en el párrafo 3.1 en lo que respecta a los procedimientos comunes.

3.3 Se alienta a los Miembros a no exigir el pago de derechos por atender peticiones de información y por suministrar los formularios y documentos exigidos. En su caso, los Miembros limitarán la cuantía de sus derechos y cargas al costo aproximado de los servicios prestados.

3.4 Los servicios de información responderán a las peticiones de información y suministrarán los formularios y documentos dentro de un plazo razonable fijado por cada Miembro, que podrá variar dependiendo de la naturaleza o complejidad de la solicitud.

4 Notificación

Cada Miembro notificará al Comité de Facilitación del Comercio establecido en virtud del párrafo 1.1 del artículo 23 (denominado en el presente Acuerdo el "Comité") lo siguiente:

- a) el lugar o lugares oficiales donde se haya publicado la información a que hacen referencia los apartados a) a j) del párrafo 1.1;

- b) la dirección de Internet (URL) del sitio o sitios web a que se refiere el párrafo 2.1; y
- c) los datos de contacto de los servicios de información mencionados en el párrafo 3.1.

ARTÍCULO 2: OPORTUNIDAD DE FORMULAR OBSERVACIONES, INFORMACIÓN ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR Y CONSULTAS

1 Oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor

1.1 Cada Miembro ofrecerá, en la medida en que sea factible y de manera compatible con su derecho interno y su sistema jurídico, oportunidades y un plazo adecuado para que los comerciantes y otras partes interesadas formulen observaciones sobre las propuestas de introducción o modificación de leyes y reglamentos de aplicación general relativos al movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito.

1.2 Cada Miembro se asegurará, en la medida en que sea factible y de manera compatible con su derecho interno y su sistema jurídico, de que se publiquen las leyes y los reglamentos de aplicación general nuevos o modificados relativos al movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito, o de que se ponga de otra manera la información sobre ellos a disposición del público, tan pronto como sea posible antes de su entrada en vigor, a fin de que los comerciantes y otras partes interesadas puedan tener conocimiento de ellos.

1.3 Quedan excluidas de los párrafos 1.1 y 1.2 las modificaciones de los tipos de los derechos o de los tipos de los aranceles, las medidas que tengan efectos de alivio, las medidas cuya eficacia resultaría menoscabada como resultado del cumplimiento del párrafo 1.1 o 1.2, las medidas que se apliquen en circunstancias urgentes o las modificaciones menores del derecho interno y del sistema jurídico.

2 Consultas

Cada Miembro preverá, según proceda, consultas regulares entre sus organismos que intervienen en la frontera y los comerciantes u otras partes involucradas ubicados dentro de su territorio.

ARTÍCULO 3: RESOLUCIONES ANTICIPADAS

1. Cada Miembro emitirá, en un plazo razonable y determinado, una resolución anticipada para el solicitante que haya presentado una solicitud escrita que contenga toda la información necesaria. Si un Miembro se niega a emitir una resolución anticipada, lo notificará al solicitante por escrito y sin demora, indicando los hechos pertinentes y el fundamento de su decisión.

2. Un Miembro podrá negarse a emitir una resolución anticipada para el solicitante si la cuestión que se plantea en la solicitud:

- a) ya está pendiente de decisión en un organismo gubernamental, tribunal de apelación u otro tribunal al que el solicitante haya presentado el caso; o
- b) ya ha sido objeto de decisión en un tribunal de apelación u otro tribunal.

3. La resolución anticipada será válida durante un plazo razonable después de su emisión, salvo que hayan cambiado la ley, los hechos o las circunstancias que justifiquen esa resolución.

4. Cuando el Miembro revoque, modifique o invalide la resolución anticipada, lo notificará al solicitante por escrito indicando los hechos pertinentes y el fundamento de su decisión. Un Miembro solo podrá revocar, modificar o invalidar resoluciones anticipadas con efecto retroactivo cuando la resolución se haya basado en información incompleta, incorrecta, falsa o engañosa.

5. Una resolución anticipada emitida por un Miembro será vinculante para ese Miembro con respecto al solicitante que la haya pedido. El Miembro podrá disponer que la resolución anticipada sea vinculante para el solicitante.

6. Cada Miembro publicará, como mínimo:

- a) los requisitos para la solicitud de una resolución anticipada, incluida la información que ha de presentarse y su formato;
- b) el plazo en que se emitirá la resolución anticipada; y
- c) el período de validez de la resolución anticipada.

7. Cada Miembro preverá, previa petición por escrito del solicitante, una revisión de la resolución anticipada o de la decisión de revocar, modificar o invalidar la resolución anticipada.²

8. Cada Miembro se esforzará por poner a disposición del público cualquier información sobre las resoluciones anticipadas que, a su juicio, tenga un interés

² De conformidad con este párrafo: a) se podrá prever una revisión, sea antes o después de que se hayan adoptado medidas sobre la base de la resolución, por el funcionario, la oficina o la autoridad que haya emitido la resolución, una autoridad administrativa superior o independiente, o una autoridad judicial; y b) ningún Miembro estará obligado a ofrecer al solicitante la posibilidad de recurrir al párrafo 1 del artículo 4.

significativo para otras partes interesadas, teniendo en cuenta la necesidad de proteger la información comercial confidencial.

9. Definiciones y alcance:

- a) Una resolución anticipada es una decisión escrita que un Miembro facilita al solicitante antes de la importación de la mercancía abarcada por la solicitud, en la que se establece el trato que el Miembro concederá a la mercancía en el momento de la importación con respecto a lo siguiente:
 - i) la clasificación arancelaria de la mercancía; y
 - ii) el origen de la mercancía.³
- b) Se alienta a los Miembros a que, además de las resoluciones anticipadas definidas en el apartado a), emitan resoluciones anticipadas sobre:
 - i) el método o los criterios apropiados, y su aplicación, que han de utilizarse para determinar el valor en aduana con arreglo a un conjunto determinado de hechos;
 - ii) la aplicabilidad de las prescripciones del Miembro en materia de desgravación o exención del pago de los derechos de aduana;
 - iii) la aplicación de las prescripciones del Miembro en materia de contingentes, incluidos los contingentes arancelarios; y
 - iv) cualquier cuestión adicional sobre la que un Miembro considere adecuado emitir una resolución anticipada.
- c) Por solicitante se entiende el exportador, importador o cualquier persona que tenga motivos justificados, o su representante.

³ Se entiende que una resolución anticipada sobre el origen de una mercancía puede ser un dictamen del origen a los efectos del Acuerdo sobre Normas de Origen cuando la resolución cumpla las prescripciones del presente Acuerdo y del Acuerdo sobre Normas de Origen. De manera análoga, un dictamen del origen de conformidad con el Acuerdo sobre Normas de Origen puede ser una resolución anticipada sobre el origen de una mercancía a los efectos del presente Acuerdo en los casos en que la resolución cumpla las prescripciones de ambos Acuerdos. Los Miembros no están obligados a establecer en el marco de esta disposición estipulaciones adicionales a las establecidas de conformidad con el Acuerdo sobre Normas de Origen en relación con el dictamen del origen, siempre que se cumplan las prescripciones de este artículo.

d) Un Miembro podrá exigir que el solicitante tenga representación legal o esté registrado en su territorio. En la medida de lo posible, tales requisitos no restringirán las categorías de personas que pueden solicitar resoluciones anticipadas, y se prestará particular consideración a las necesidades específicas de las pequeñas y medianas empresas. Esos requisitos serán claros y transparentes y no constituirán un medio de discriminación arbitrario o injustificable.

ARTÍCULO 4: PROCEDIMIENTOS DE RECURSO O DE REVISIÓN

1. Cada Miembro dispondrá que la persona a quien vaya dirigida una decisión administrativa⁴ de la aduana tiene derecho, en su territorio, a lo siguiente:

- a) recurso administrativo ante una autoridad administrativa superior al funcionario u oficina que haya emitido la decisión o independiente de ese funcionario u oficina, o revisión administrativa por tal autoridad; y/o
- b) recurso o revisión judicial de la decisión.

2. La legislación de un Miembro podrá requerir que el recurso o revisión administrativo se inicie antes del recurso o revisión judicial.

3. Cada Miembro se asegurará de que sus procedimientos de recurso o revisión se lleven a cabo de manera no discriminatoria.

4. Cada Miembro se asegurará de que, en caso de que el fallo del recurso o la revisión a que se hace referencia en el apartado a) del párrafo 1 no se comuniquen:

- a) en los plazos establecidos en sus leyes o reglamentos; o
- b) sin demora indebida,

el solicitante tenga derecho o bien a interponer un recurso ulterior ante la autoridad administrativa o la autoridad judicial o solicitar a esas autoridades una

⁴ En el marco de este artículo, por decisión administrativa se entiende una decisión con efectos jurídicos que afecta a los derechos y obligaciones de una persona específica en un caso dado. Se entenderá que, en el marco de este artículo, una decisión administrativa abarca las medidas administrativas en el sentido del artículo X del GATT de 1994 o la no adopción de medidas o decisiones administrativas de conformidad con lo dispuesto en el derecho interno y el sistema jurídico de un Miembro. Para abordar los casos en que no se adopten medidas o decisiones, los Miembros podrán mantener un mecanismo administrativo o un recurso judicial alternativos con objeto de disponer que la autoridad aduanera emita prontamente una decisión administrativa, en lugar del derecho a recurso o revisión previsto en el apartado a) del párrafo 1.

revisión ulterior, o bien a interponer cualquier otro recurso ante la autoridad judicial.⁵

5. Cada Miembro se asegurará de que se comuniquen a la persona a que se hace referencia en el párrafo 1 los motivos en que se base la decisión administrativa, a fin de permitir a esa persona recurrir a procedimientos de recurso o revisión cuando sea necesario.

6. Se alienta a cada Miembro a hacer que las disposiciones de este artículo sean aplicables a las decisiones administrativas emitidas por un organismo competente que interviene en la frontera distinto de las aduanas.

ARTÍCULO 5: OTRAS MEDIDAS PARA AUMENTAR LA IMPARCIALIDAD, LA NO DISCRIMINACIÓN Y LA TRANSPARENCIA

1 Notificaciones de controles o inspecciones reforzados

Cuando un Miembro adopte o mantenga un sistema para emitir notificaciones u orientaciones a sus autoridades competentes a fin de elevar el nivel de los controles o inspecciones en frontera con respecto a los alimentos, bebidas o piensos que sean objeto de la notificación u orientación para proteger la vida y la salud de las personas y los animales o para preservar los vegetales en su territorio, se aplicarán las siguientes disciplinas con respecto a la forma de emitir, poner fin o suspender esas notificaciones y orientaciones:

- a) el Miembro podrá, según proceda, emitir la notificación o la orientación sobre la base del riesgo;
- b) el Miembro podrá emitir la notificación o la orientación de modo que se aplique uniformemente solo a los puntos de entrada en que se den las condiciones sanitarias y fitosanitarias en que se basan la notificación o la orientación;
- c) el Miembro pondrá fin a la notificación o a la orientación o las suspenderá, sin demora, cuando las circunstancias que dieron lugar a ellas ya no existan, o si las circunstancias modificadas pueden atenderse de una manera menos restrictiva del comercio; y
- d) cuando el Miembro decida dar por terminadas la notificación o la orientación o suspenderlas, publicará sin demora, según proceda, el anuncio de la terminación o la suspensión de la notificación o la

⁵ Nada de lo dispuesto en el presente párrafo impedirá a un Miembro reconocer el silencio administrativo respecto del recurso o la revisión como una decisión en favor del solicitante de conformidad con sus leyes y reglamentos.

orientación de manera no discriminatoria y fácilmente accesible, o informará al Miembro exportador o al importador.

2 Retención

Un Miembro informará sin demora al transportista o al importador en caso de que las mercancías declaradas para la importación sean retenidas a efectos de inspección por la aduana o cualquier otra autoridad competente.

3 Procedimientos de prueba

3.1 Previa petición, un Miembro podrá dar la oportunidad de realizar una segunda prueba en caso de que el resultado de la primera prueba de una muestra tomada a la llegada de mercancías declaradas para la importación dé lugar a una constatación desfavorable.

3.2 Un Miembro publicará, de manera no discriminatoria y fácilmente accesible, los nombres y direcciones de los laboratorios en los que pueda realizarse la prueba, o facilitará esa información al importador cuando se le dé la oportunidad prevista en el párrafo 3.1.

3.3 Un Miembro considerará los resultados de la segunda prueba realizada, en su caso, en virtud del párrafo 3.1, a efectos del levante y despacho de las mercancías y, cuando proceda, podrá aceptar los resultados de dicha prueba.

ARTÍCULO 6: DISCIPLINAS EN MATERIA DE DERECHOS Y CARGAS ESTABLECIDOS SOBRE LA IMPORTACIÓN Y LA EXPORTACIÓN O EN CONEXIÓN CON ELLAS Y DE SANCIONES

1 Disciplinas generales en materia de derechos y cargas establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas

1.1 Las disposiciones del párrafo 1 serán aplicables a todos los derechos y cargas distintos de los derechos de importación y de exportación y de los impuestos a que se refiere el artículo III del GATT de 1994 establecidos por los Miembros sobre la importación o la exportación de mercancías o en conexión con ellas.

1.2 Se publicará información sobre los derechos y cargas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1. Esta información incluirá los derechos y cargas que se aplicarán, la razón de tales derechos y cargas, la autoridad responsable y cuándo y cómo se ha de efectuar el pago.

1.3 Se otorgará un plazo adecuado entre la publicación de los derechos y cargas nuevos o modificados y su entrada en vigor, salvo en circunstancias urgentes. Esos derechos y cargas no se aplicarán hasta que se haya publicado información sobre ellos.

1.4 Cada Miembro examinará periódicamente sus derechos y cargas para reducir su número y diversidad cuando sea factible.

2 Disciplinas específicas en materia de derechos y cargas de tramitación aduanera establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas

Los derechos y cargas aplicables a la tramitación aduanera:

- i) se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados para la operación de importación o exportación específica de que se trate o en conexión con ella; y
- ii) no tienen por qué estar relacionados con una operación de importación o exportación específica siempre que se perciban por servicios que estén estrechamente vinculados con la tramitación aduanera de mercancías.

3. Disciplinas en materia de sanciones

3.1 A los efectos del párrafo 3, se entenderá por "sanciones" aquellas impuestas por la administración de aduanas de un Miembro por la infracción de sus leyes, reglamentos o formalidades de aduana.

3.2 Cada Miembro se asegurará de que las sanciones por la infracción de una ley, reglamento o formalidad de aduana se impongan únicamente a la persona o personas responsables de la infracción con arreglo a sus leyes.

3.3 La sanción impuesta dependerá de los hechos y las circunstancias del caso y será proporcional al grado y la gravedad de la infracción cometida.

3.4 Cada Miembro se asegurará de mantener medidas para evitar:

- a) conflictos de intereses en la determinación y recaudación de sanciones y derechos; y
- b) la creación de un incentivo para la determinación o recaudación de una sanción que sea incompatible con lo dispuesto en el párrafo 3.3.

3.5 Cada Miembro se asegurará de que, cuando se imponga una sanción por una infracción de las leyes, reglamentos o formalidades de aduana, se facilite a la persona o personas a las que se haya impuesto la sanción una explicación por escrito en la que se especifique la naturaleza de la infracción y la ley, reglamento o procedimiento aplicable en virtud del cual se haya prescrito el importe o el alcance de la sanción por la infracción.

3.6 Cuando una persona revele voluntariamente a la administración de aduanas de un Miembro las circunstancias de una infracción de las leyes, reglamentos o formalidades de aduana antes de que la administración de aduanas advierta la infracción, se alienta al Miembro a que, cuando proceda, tenga en cuenta ese hecho como posible circunstancia atenuante cuando se dicte una sanción contra dicha persona.

3.7 Las disposiciones del presente párrafo se aplicarán a las sanciones impuestas al tráfico en tránsito a que se hace referencia en el párrafo 3.1.

ARTÍCULO 7: LEVANTE Y DESPACHO DE LAS MERCANCÍAS

1 Tramitación previa a la llegada

1.1 Cada Miembro adoptará o mantendrá procedimientos que permitan la presentación de la documentación correspondiente a la importación y otra información requerida, incluidos los manifiestos, a fin de que se comiencen a tramitar antes de la llegada de las mercancías con miras a agilizar el levante de las mercancías a su llegada.

1.2 Cada Miembro preverá, según proceda, la presentación anticipada de documentos en formato electrónico para la tramitación de tales documentos antes de la llegada.

2 Pago electrónico

Cada Miembro adoptará o mantendrá, en la medida en que sea factible, procedimientos que permitan la opción de pago electrónico de los derechos, impuestos, tasas y cargas recaudados por las aduanas que se devenguen en el momento de la importación y la exportación.

3 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas

3.1 Cada Miembro adoptará o mantendrá procedimientos que permitan el levante de las mercancías antes de la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas, si esa determinación no se efectúa antes de la llegada, o en el momento de la llegada o lo más rápidamente posible después de la llegada y siempre que se hayan cumplido todas las demás prescripciones reglamentarias.

3.2 Como condición para ese levante, un Miembro podrá exigir:

- a) el pago de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas determinados antes de o a la llegada de las mercancías y una garantía para la cuantía que todavía no se haya determinado en

forma de fianza, depósito u otro medio apropiado previsto en sus leyes y reglamentos; o

- b) una garantía en forma de fianza, depósito u otro medio apropiado previsto en sus leyes y reglamentos.

3.3 Esa garantía no será superior a la cuantía que el Miembro requiera para asegurar el pago de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas que finalmente deban pagarse por las mercancías cubiertas por la garantía.

3.4 En los casos en que se haya detectado una infracción que requiera la imposición de sanciones pecuniarias o multas, podrá exigirse una garantía por las sanciones y las multas que puedan imponerse.

3.5 La garantía prevista en los párrafos 3.2 y 3.4 se liberará cuando ya no sea necesaria.

3.6 Ninguna de estas disposiciones afectará al derecho de un Miembro a examinar, retener, decomisar o confiscar las mercancías o a disponer de ellas de cualquier manera que no sea incompatible por otros motivos con los derechos y obligaciones de los Miembros en el marco de la OMC.

4 Gestión de riesgo

4.1 Cada Miembro adoptará o mantendrá, en la medida de lo posible, un sistema de gestión de riesgo para el control aduanero.

4.2 Cada Miembro concebirá y aplicará la gestión de riesgo de manera que se eviten discriminaciones arbitrarias o injustificables o restricciones encubiertas al comercio internacional.

4.3 Cada Miembro concentrará el control aduanero y, en la medida de lo posible, otros controles en frontera pertinentes, en los envíos de alto riesgo y agilizará el levante de los de bajo riesgo. Un Miembro también podrá seleccionar, aleatoriamente, los envíos que someterá a esos controles en el marco de su gestión de riesgo.

4.4 Cada Miembro basará la gestión de riesgo en una evaluación del riesgo mediante criterios de selectividad adecuados. Esos criterios de selectividad podrán incluir, entre otras cosas, el código del Sistema Armonizado, la naturaleza y descripción de las mercancías, el país de origen, el país desde el que se expidieron las mercancías, el valor de las mercancías, el historial de cumplimiento de los comerciantes y el tipo de medio de transporte.

5 Auditoría posterior al despacho de aduana

5.1 Con miras a agilizar el levante de las mercancías, cada Miembro adoptará o mantendrá una auditoría posterior al despacho de aduana para asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos aduaneros y otras leyes y reglamentos conexos.

5.2 Cada Miembro seleccionará a una persona o un envío a efectos de la auditoría posterior al despacho de aduana basándose en el riesgo, lo que podrá incluir criterios de selectividad adecuados. Cada Miembro llevará a cabo las auditorías posteriores al despacho de aduana de manera transparente. Cuando una persona sea objeto de un proceso de auditoría y se haya llegado a resultados concluyentes, el Miembro notificará sin demora a la persona cuyo expediente se audite los resultados, los derechos y obligaciones de esa persona y las razones en que se basen los resultados.

5.3 La información obtenida en la auditoría posterior al despacho de aduana podrá ser utilizada en procedimientos administrativos o judiciales ulteriores.

5.4 Cuando sea factible, los Miembros utilizarán los resultados de la auditoría posterior al despacho de aduana para la aplicación de la gestión de riesgo.

6 Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante

6.1 Se alienta a los Miembros a calcular y publicar el plazo medio necesario para el levante de las mercancías periódicamente y de manera uniforme, utilizando herramientas tales como, entre otras, el Estudio de la Organización Mundial de Aduanas (denominada en el presente Acuerdo la "OMA") sobre el tiempo necesario para el levante.⁶

6.2 Se alienta a los Miembros a intercambiar en el Comité sus experiencias en el cálculo de los plazos medios de levante, en particular los métodos utilizados, los escollos detectados y los efectos que puedan tener en la eficacia.

7 Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados

7.1 Cada Miembro establecerá medidas adicionales de facilitación del comercio en relación con las formalidades y procedimientos de importación, exportación o tránsito, de conformidad con el párrafo 7.3, destinadas a los operadores que satisfagan los criterios especificados, en adelante denominados operadores autorizados. Alternativamente, un Miembro podrá ofrecer tales medidas de facilitación del comercio a través de procedimientos aduaneros de disponibilidad

⁶ Cada Miembro podrá determinar el alcance y los métodos de los cálculos del plazo medio necesario para el levante según sus necesidades y capacidades.

general para todos los operadores, y no estará obligado a establecer un sistema distinto.

7.2 Los criterios especificados para acceder a la condición de operador autorizado estarán relacionados con el cumplimiento, o el riesgo de incumplimiento, de los requisitos especificados en las leyes, reglamentos o procedimientos de un Miembro.

- a) Tales criterios, que se publicarán, podrán incluir:
 - i) un historial adecuado de cumplimiento de las leyes y reglamentos de aduana y otras leyes y reglamentos conexos;
 - ii) un sistema de gestión de los registros que permita los controles internos necesarios;
 - iii) solvencia financiera, incluida, cuando proceda, la prestación de una fianza o garantía suficiente; y
 - iv) la seguridad de la cadena de suministro.
- b) Tales criterios:
 - i) no se elaborarán ni aplicarán de modo que permita o cree una discriminación arbitraria o injustificable entre operadores cuando prevalezcan las mismas condiciones; y
 - ii) en la medida de lo posible, no restringirán la participación de las pequeñas y medianas empresas.

7.3 Las medidas de facilitación del comercio que se establezcan en virtud del párrafo 7.1 incluirán por lo menos tres de las siguientes medidas⁷:

- a) requisitos reducidos de documentación y datos, según proceda;
- b) bajo índice de inspecciones físicas y exámenes, según proceda;
- c) levante rápido, según proceda;
- d) pago diferido de los derechos, impuestos, tasas y cargas;
- e) utilización de garantías globales o reducción de las garantías;

⁷ Se considerará que una medida enumerada en los apartados a) a g) del párrafo 7.3 se ofrece a los operadores autorizados si es de disponibilidad general para todos los operadores.

- f) una sola declaración de aduana para todas las importaciones o exportaciones realizadas en un período dado; y
- g) despacho de las mercancías en los locales del operador autorizado o en otro lugar autorizado por la aduana.

7.4 Se alienta a los Miembros a elaborar sistemas de operadores autorizados sobre la base de normas internacionales, cuando existan tales normas, salvo en el caso de que estas sean un medio inapropiado o ineficaz para el logro de los objetivos legítimos perseguidos.

7.5 Con el fin de potenciar las medidas de facilitación del comercio establecidas para los operadores, los Miembros darán a los demás Miembros la posibilidad de negociar el reconocimiento mutuo de los sistemas de operadores autorizados.

7.6 Los Miembros intercambiarán en el Comité información pertinente sobre los sistemas de operadores autorizados en vigor.

8 Envíos urgentes

8.1 Cada Miembro adoptará o mantendrá procedimientos que permitan el levante rápido por lo menos de aquellas mercancías que hayan entrado a través de instalaciones de carga aérea a quienes soliciten ese trato, manteniendo al mismo tiempo el control aduanero.⁸ Si un Miembro utiliza criterios⁹ que establezcan limitaciones sobre qué personas pueden presentar solicitudes, el Miembro podrá, con sujeción a criterios publicados, exigir, como condiciones para la aplicación del trato descrito en el párrafo 8.2 a los envíos urgentes del solicitante, que este:

- a) cuente con una infraestructura adecuada y asegure el pago de los gastos aduaneros relacionados con la tramitación de los envíos urgentes, en los casos en que el solicitante cumpla las prescripciones del Miembro para que esa tramitación se lleve a cabo en una instalación especializada;
- b) presente antes de la llegada de un envío urgente la información necesaria para el levante;

⁸ Cuando un Miembro ya disponga de procedimientos que concedan el trato previsto en el párrafo 8.2, esta disposición no exige que dicho Miembro establezca procedimientos distintos de levante rápido.

⁹ Tales criterios para la presentación de solicitudes, de haberlos, se añadirán a los requisitos establecidos por el Miembro para operar con respecto a todas las mercancías o envíos que hayan entrado a través de instalaciones de carga aérea.

- c) pague tasas cuyo importe se limite al costo aproximado de los servicios prestados en el marco del trato descrito en el párrafo 8.2;
- d) ejerza un alto grado de control sobre los envíos urgentes mediante la seguridad interna, la logística y la tecnología de seguimiento, desde que los recoge hasta que los entrega;
- e) proporcione el servicio de envíos urgentes desde la recepción hasta la entrega;
- f) asuma la responsabilidad del pago de todos los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas por las mercancías ante la autoridad aduanera;
- g) tenga un buen historial de cumplimiento de las leyes y reglamentos de aduana y otras leyes y reglamentos conexos;
- h) satisfaga otras condiciones directamente relacionadas con el cumplimiento efectivo de las leyes, reglamentos y formalidades del Miembro, que atañan específicamente a la aplicación del trato descrito en el párrafo 8.2.

8.2 A reserva de lo dispuesto en los párrafos 8.1 y 8.3, los Miembros:

- a) reducirán al mínimo la documentación exigida para el levante de los envíos urgentes de conformidad con el párrafo 1 del artículo 10 y, en la medida de lo posible, permitirán el levante sobre la base de una presentación única de información sobre determinados envíos;
- b) permitirán el levante de los envíos urgentes, en circunstancias normales, lo más rápidamente posible después de su llegada, siempre que se haya presentado la información exigida para el levante;
- c) se esforzarán por aplicar el trato previsto en los apartados a) y b) a los envíos de cualquier peso o valor reconociendo que a un Miembro le está permitido exigir procedimientos adicionales para la entrada, con inclusión de declaraciones y documentación justificante y del pago de derechos e impuestos, y limitar dicho trato basándose en el tipo de mercancía, siempre que el trato no se aplique únicamente a mercancías de valor bajo, tales como los documentos; y
- d) preverán, en la medida de lo posible, un valor de envío o una cuantía imponible de minimis respecto de los cuales no se recaudarán derechos de aduana ni impuestos, salvo en el caso de determinadas mercancías prescritas. No están sujetos a la presente disposición los impuestos internos, como los impuestos sobre el valor añadido y los

impuestos especiales sobre el consumo, que se apliquen a las importaciones de forma compatible con el artículo III del GATT de 1994.

8.3 Nada de lo dispuesto en los párrafos 8.1 y 8.2 afectará al derecho de un Miembro a examinar, retener, decomisar o confiscar mercancías, denegar su entrada o llevar a cabo auditorías posteriores al despacho, incluso en relación con el uso de sistemas de gestión de riesgo. Además, nada de lo dispuesto en los párrafos 8.1 y 8.2 impedirá a un Miembro exigir, como condición para el levante, la presentación de información adicional y el cumplimiento de prescripciones en materia de licencias no automáticas.

9 Mercancías perecederas¹⁰

9.1 Con el fin de prevenir pérdidas o deterioros evitables de mercancías perecederas, y siempre que se hayan cumplido todas las prescripciones reglamentarias, cada Miembro preverá que el levante de las mercancías perecederas:

- a) se realice en el plazo más breve posible en circunstancias normales; y
- b) se realice fuera del horario de trabajo de la aduana y de otras autoridades competentes en circunstancias excepcionales en que proceda hacerlo así.

9.2 Cada Miembro dará la prioridad adecuada a las mercancías perecederas al programar los exámenes que puedan ser necesarios.

9.3 Cada Miembro adoptará disposiciones para almacenar de forma adecuada las mercancías perecederas en espera de su levante o permitirá que un importador las adopte. El Miembro podrá exigir que las instalaciones de almacenamiento previstas por el importador hayan sido aprobadas o designadas por sus autoridades competentes. El traslado de las mercancías a esas instalaciones de almacenamiento, incluidas las autorizaciones para que el operador pueda trasladar las mercancías, podrá estar sujeto, cuando así se exija, a la aprobación de las autoridades competentes. Cuando sea factible y compatible con la legislación interna, y a petición del importador, el Miembro preverá los procedimientos necesarios para que el levante tenga lugar en esas instalaciones de almacenamiento.

¹⁰ A los efectos de esta disposición, las mercancías perecederas son aquellas que se descomponen rápidamente debido a sus características naturales, especialmente si no existen condiciones adecuadas de almacenamiento.

9.4 En caso de demora importante en el levante de las mercancías perecederas, y previa petición por escrito, el Miembro importador facilitará, en la medida en que sea factible, una comunicación sobre los motivos de la demora.

ARTÍCULO 8: COOPERACIÓN ENTRE LOS ORGANISMOS QUE INTERVIENEN EN LA FRONTERA

1. Cada Miembro se asegurará de que sus autoridades y organismos encargados de los controles en frontera y los procedimientos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito de mercancías cooperen entre sí y coordinen sus actividades para facilitar el comercio.

2. En la medida en que sea posible y factible, cada Miembro cooperará, en condiciones mutuamente convenidas, con otros Miembros con los que tenga una frontera común con miras a coordinar sus procedimientos en los puestos fronterizos para facilitar el comercio transfronterizo. Esa cooperación y coordinación podrá incluir:

- a) la compatibilidad de los días y horarios de trabajo;
- b) la compatibilidad de los procedimientos y formalidades;
- c) el establecimiento y la utilización compartida de servicios comunes;
- d) controles conjuntos;
- e) el establecimiento del control en puestos fronterizos de una sola parada.

ARTÍCULO 9: TRASLADO DE MERCANCÍAS DESTINADAS A LA IMPORTACIÓN BAJO CONTROL ADUANERO

Cada Miembro permitirá, en la medida en que sea factible, y siempre que se hayan cumplido todas las prescripciones reglamentarias, que las mercancías destinadas a la importación sean trasladadas en su territorio bajo control aduanero desde la oficina de aduanas de entrada hasta otra oficina de aduanas en su territorio en la que se realizaría el levante o el despacho de las mercancías.

ARTÍCULO 10: FORMALIDADES EN RELACIÓN CON LA IMPORTACIÓN, LA EXPORTACIÓN Y EL TRÁNSITO

1 Formalidades y requisitos de documentación

1.1 Con miras a reducir al mínimo los efectos y la complejidad de las formalidades de importación, exportación y tránsito y a reducir y simplificar los requisitos de documentación para la importación, la exportación y el tránsito y teniendo en cuenta los objetivos legítimos de política y otros factores como el

cambio de las circunstancias, las nuevas informaciones pertinentes, las prácticas comerciales, la disponibilidad de técnicas y tecnologías, las mejores prácticas internacionales y las contribuciones de las partes interesadas, cada Miembro examinará tales formalidades y requisitos de documentación y, sobre la base de los resultados del examen, se asegurará, según proceda, de que esas formalidades y requisitos de documentación:

- a) se adopten y/o apliquen con miras al rápido levante y despacho de las mercancías, en particular de las mercancías perecederas;
- b) se adopten y/o apliquen de manera que se trate de reducir el tiempo y el costo que supone el cumplimiento para los comerciantes y operadores;
- c) sean la medida menos restrictiva del comercio elegida, cuando se disponga razonablemente de dos o más medidas alternativas para cumplir el objetivo o los objetivos de política en cuestión; y
- d) no se mantengan, total o parcialmente, si ya no son necesarios.

1.2 El Comité elaborará procedimientos para el intercambio por los Miembros de información pertinente y de las mejores prácticas, según proceda.

2 Aceptación de copias

2.1 Cada Miembro se esforzará, cuando proceda, por aceptar copias impresas o electrónicas de los documentos justificantes exigidos para las formalidades de importación, exportación o tránsito.

2.2 Cuando un organismo gubernamental de un Miembro ya posea el original de un documento de ese tipo, cualquier otro organismo de ese Miembro aceptará, cuando proceda, en lugar del documento original una copia impresa o electrónica facilitada por el organismo en cuyo poder obre el original.

2.3 Ningún Miembro exigirá el original ni copia de las declaraciones de exportación presentadas a las autoridades aduaneras del Miembro exportador como requisito para la importación.¹¹

3 Utilización de las normas internacionales

3.1 Se alienta a los Miembros a utilizar las normas internacionales pertinentes, o partes de ellas, como base para sus formalidades y procedimientos de

¹¹ Nada de lo dispuesto en el presente párrafo impide a un Miembro solicitar documentos tales como certificados, permisos o licencias como requisito para la importación de mercancías controladas o reguladas.

importación, exportación o tránsito, salvo disposición en contrario en el presente Acuerdo.

3.2 Se alienta a los Miembros a participar, dentro de los límites de sus recursos, en la preparación y el examen periódico de las normas internacionales pertinentes por las organizaciones internacionales apropiadas.

3.3 El Comité elaborará procedimientos para el intercambio por los Miembros de información pertinente, y de las mejores prácticas, en relación con la aplicación de las normas internacionales, según proceda.

El Comité también podrá invitar a las organizaciones internacionales pertinentes para que expongan su labor en materia de normas internacionales. En su caso, el Comité podrá identificar normas específicas que tengan un valor particular para los Miembros.

4 Ventanilla única

4.1 Los Miembros procurarán mantener o establecer una ventanilla única que permita a los comerciantes presentar a las autoridades u organismos participantes la documentación y/o información exigidas para la importación, la exportación o el tránsito de mercancías a través de un punto de entrada único. Después de que las autoridades u organismos participantes examinen la documentación y/o información, se notificarán oportunamente los resultados a los solicitantes a través de la ventanilla única.

4.2 En los casos en que ya se haya recibido la documentación y/o información exigidas a través de la ventanilla única, ninguna autoridad u organismo participante solicitará esa misma documentación y/o información, salvo en circunstancias de urgencia y otras excepciones limitadas que se pongan en conocimiento público.

4.3 Los Miembros notificarán al Comité los detalles del funcionamiento de la ventanilla única.

4.4 Los Miembros utilizarán, en la medida en que sea posible y factible, tecnología de la información en apoyo de la ventanilla única.

5 Inspección previa a la expedición

5.1 Los Miembros no exigirán la utilización de inspecciones previas a la expedición en relación con la clasificación arancelaria y la valoración en aduana.

5.2 Sin perjuicio de los derechos de los Miembros a utilizar otros tipos de inspección previa a la expedición que no estén abarcados por el párrafo 5.1, se

alienta a los Miembros a no introducir ni aplicar prescripciones nuevas relativas a su utilización.¹²

6 Recurso a agentes de aduanas

6.1 Sin perjuicio de las importantes preocupaciones de política de algunos Miembros que mantienen actualmente una función especial para los agentes de aduanas, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo los Miembros no introducirán el recurso obligatorio a agentes de aduanas.

6.2 Cada Miembro notificará al Comité y publicará sus medidas sobre el recurso a agentes de aduanas. Toda modificación ulterior de esas medidas se notificará y se publicará sin demora.

6.3 En lo que respecta a la concesión de licencias a agentes de aduanas, los Miembros aplicarán normas transparentes y objetivas.

7 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes

7.1 Cada Miembro aplicará, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 7.2, procedimientos aduaneros comunes y requisitos de documentación uniformes para el levante y despacho de mercancías en todo su territorio.

7.2 Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá a un Miembro:

- a) diferenciar sus procedimientos y requisitos de documentación sobre la base de la naturaleza y el tipo de las mercancías o el medio de transporte;
- b) diferenciar sus procedimientos y requisitos de documentación para las mercancías sobre la base de la gestión de riesgo;
- c) diferenciar sus procedimientos y requisitos de documentación con el fin de conceder la exoneración total o parcial de los derechos o impuestos de importación;
- d) aplicar sistemas de presentación o tramitación electrónica; o
- e) diferenciar sus procedimientos y requisitos de documentación de manera compatible con el Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias.

¹² Este párrafo se refiere a las inspecciones previas a la expedición abarcadas por el Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición, y no impide las inspecciones previas a la expedición con fines sanitarios y fitosanitarios.

8 Mercancías rechazadas

8.1 Cuando la autoridad competente de un Miembro rechace mercancías presentadas para su importación porque no cumplen los reglamentos sanitarios o fitosanitarios o los reglamentos técnicos prescritos, el Miembro permitirá al importador, con sujeción a sus leyes y reglamentos y de modo compatible con ellos, reexpedir o devolver al exportador o a otra persona designada por el exportador las mercancías rechazadas.

8.2 Cuando se ofrezca la opción prevista en el párrafo 8.1 y el importador no la ejerza dentro de un plazo razonable, la autoridad competente podrá adoptar otra forma de proceder con respecto a tales mercancías no conformes.

9 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo

9.1 Admisión temporal de mercancías

Cada Miembro permitirá, de conformidad con lo dispuesto en sus leyes y reglamentos, que se introduzcan en su territorio aduanero mercancías con suspensión total o parcial condicional del pago de los derechos e impuestos de importación si dichas mercancías se introducen en su territorio aduanero con un fin determinado, están destinadas a la reexportación dentro de un plazo determinado y no han sufrido ninguna modificación, excepto la depreciación y el deterioro normales debidos al uso que se haya hecho de ellas.

9.2 Perfeccionamiento activo y pasivo

- a) Cada Miembro permitirá, de conformidad con lo dispuesto en sus leyes y reglamentos, el perfeccionamiento activo y pasivo de mercancías. Las mercancías cuyo perfeccionamiento pasivo se haya autorizado podrán reimportarse con exoneración total o parcial de los derechos e impuestos de importación de conformidad con las leyes y reglamentos del Miembro.
- b) A los efectos del presente artículo, el término "perfeccionamiento activo" significa el régimen aduanero que permite introducir en el territorio aduanero de un Miembro, con suspensión condicional, total o parcial, de los derechos e impuestos de importación, o con la posibilidad de beneficiarse de una devolución de derechos, ciertas mercancías para su transformación, elaboración o reparación y posterior exportación.
- c) A los efectos del presente artículo, el término "perfeccionamiento pasivo" significa el régimen aduanero que permite exportar temporalmente mercancías en libre circulación en el territorio aduanero de un Miembro para su transformación, elaboración o reparación en el extranjero y reimportarlas luego.

ARTÍCULO 11: LIBERTAD DE TRÁNSITO

1. Los reglamentos o formalidades que imponga un Miembro en relación con el tráfico en tránsito:

- a) no se mantendrán si las circunstancias u objetivos que dieron lugar a su adopción ya no existen o si las circunstancias u objetivos modificados pueden atenderse de una manera menos restrictiva del comercio que esté razonablemente a su alcance;
- b) no se aplicarán de manera que constituyan una restricción encubierta al tráfico en tránsito.

2. El tráfico en tránsito no estará supeditado a la recaudación de derechos o cargas relativos al tránsito, con excepción de los gastos de transporte y de las cargas imputadas como gastos administrativos ocasionados por el tránsito o como costo de los servicios prestados.

3. Los Miembros no buscarán, adoptarán ni mantendrán limitaciones voluntarias u otras medidas similares respecto del tráfico en tránsito. Esto se entiende sin perjuicio de los reglamentos nacionales y los arreglos bilaterales o multilaterales existentes y futuros relativos a la reglamentación del transporte y compatibles con las normas de la OMC.

4. Cada Miembro concederá a los productos que pasarán en tránsito por el territorio de cualquier otro Miembro un trato no menos favorable que el que se les concedería si fueran transportados desde su lugar de origen hasta el de destino sin pasar por dicho territorio.

5. Se alienta a los Miembros a poner a disposición, cuando sea factible, infraestructuras físicamente separadas (como carriles, muelles de atraque y similares) para el tráfico en tránsito.

6. Las formalidades, los requisitos de documentación y los controles aduaneros en relación con el tráfico en tránsito no serán más gravosos de lo necesario para:

- a) identificar las mercancías; y
- b) asegurarse del cumplimiento de las prescripciones en materia de tránsito.

7. Una vez que las mercancías hayan sido objeto de un procedimiento de tránsito y hayan sido autorizadas para continuar desde el punto de partida en el territorio de un Miembro, no estarán sujetas a ninguna carga aduanera ni serán objeto de ninguna demora ni de restricciones innecesarias hasta que concluyan su tránsito en el punto de destino dentro del territorio del Miembro.

8. Los Miembros no aplicarán reglamentos técnicos ni procedimientos de evaluación de la conformidad en el sentido del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio a las mercancías en tránsito.
9. Los Miembros permitirán y preverán la presentación y tramitación anticipadas de los documentos y datos relativos al tránsito antes de la llegada de las mercancías.
10. Una vez que el tráfico en tránsito haya llegado a la oficina de aduanas por la que sale del territorio de un Miembro, esa oficina dará por terminada la operación de tránsito sin demora si se han cumplido las prescripciones en materia de tránsito.
11. Cuando un Miembro exija una garantía en forma de fianza, depósito u otro instrumento monetario o no monetario¹³ apropiado para el tráfico en tránsito, esa garantía se limitará a asegurar el cumplimiento de requisitos derivados de ese tráfico en tránsito.
12. Una vez que el Miembro haya determinado que se han satisfecho sus requisitos en materia de tránsito, la garantía se liberará sin demora.
13. Cada Miembro permitirá, de manera compatible con sus leyes y reglamentos, el establecimiento de garantías globales que incluyan transacciones múltiples cuando se trate del mismo operador o la renovación de las garantías sin liberación para envíos subsiguientes.
14. Cada Miembro pondrá a disposición del público la información pertinente que utilice para fijar la garantía, incluidas las garantías para una transacción única y, cuando proceda, para transacciones múltiples.
15. Cada Miembro podrá exigir la utilización de escoltas aduaneras o convoyes aduaneros para el tráfico en tránsito solo en circunstancias de alto riesgo o cuando no pueda asegurarse el cumplimiento de las leyes y reglamentos de aduana mediante la utilización de garantías. Las normas generales aplicables en materia de escoltas aduaneras o convoyes aduaneros serán publicadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1.
16. Los Miembros se esforzarán por cooperar y coordinarse entre ellos con miras a reforzar la libertad de tránsito. Esa cooperación y esa coordinación podrán incluir, pero no exclusivamente, un entendimiento sobre:

¹³ Nada de lo establecido en esta disposición impedirá a un Miembro mantener los procedimientos existentes que permitan que el medio de transporte se pueda utilizar como garantía para el tráfico en tránsito.

- a) las cargas;
- b) las formalidades y los requisitos legales; y
- c) el funcionamiento práctico de los regímenes de tránsito.

17. Cada Miembro se esforzará por nombrar un coordinador nacional del tránsito al que podrán dirigirse todas las peticiones de información y las propuestas de otros Miembros relacionadas con el buen funcionamiento de las operaciones de tránsito.

ARTÍCULO 12: COOPERACIÓN ADUANERA

1 Medidas para promover el cumplimiento y la cooperación

1.1 Los Miembros coinciden en la importancia de asegurar que los comerciantes sean conscientes de sus obligaciones en materia de cumplimiento, de alentar el cumplimiento voluntario para que los importadores puedan rectificar su actuación sin ninguna sanción en circunstancias adecuadas y de aplicar medidas en materia de cumplimiento con objeto de iniciar medidas más rigurosas respecto de los comerciantes que no cumplan.¹⁴

1.2 Se alienta a los Miembros a intercambiar información sobre las mejores prácticas de gestión del cumplimiento de los procedimientos aduaneros, incluso en el marco del Comité. Se alienta a los Miembros a cooperar en materia de orientación técnica y de asistencia y apoyo para la creación de capacidad a los efectos de administrar las medidas en materia de cumplimiento y mejorar su eficacia.

2 Intercambio de información

2.1 Previa solicitud, y a reserva de las disposiciones del presente artículo, los Miembros intercambiarán la información prevista en los apartados b) y/o c) del párrafo 6.1 a fin de verificar una declaración de importación o exportación en los casos concretos en los que haya motivos razonables para dudar de la veracidad o exactitud de la declaración.

2.2 Cada Miembro notificará al Comité los datos de su punto de contacto para el intercambio de esta información.

¹⁴ Esto tiene como objetivo general disminuir la frecuencia de los casos de incumplimiento y, por lo tanto, reducir la necesidad de intercambiar información a los efectos de lograr la observancia.

3 Verificación

Un Miembro solamente formulará una solicitud de intercambio de información después de haber llevado a cabo procedimientos apropiados de verificación de una declaración de importación o exportación y después de haber examinado la documentación pertinente que esté a su disposición.

4 Solicitud

4.1 El Miembro solicitante presentará una solicitud por escrito, en papel o por medios electrónicos, y en un idioma oficial de la OMC mutuamente acordado u otro idioma mutuamente acordado al Miembro al que se dirija dicha solicitud, incluyendo:

- a) el asunto de que se trata incluido, cuando proceda y esté disponible, el número que identifique la declaración de exportación correspondiente a la declaración de importación en cuestión;
- b) los fines para los que el Miembro solicitante recaba la información o la documentación, junto con los nombres y los datos de contacto de las personas a las que se refiere la solicitud, si se conocen;
- c) en caso de que el Miembro al que se dirige la solicitud lo requiera, confirmación¹⁵ de que se ha realizado la verificación, cuando proceda;
- d) la información o la documentación específica solicitada;
- e) la identidad de la oficina de donde procede la solicitud;
- f) referencias a las disposiciones del derecho interno y del sistema jurídico del Miembro solicitante que regulan la recopilación, protección, utilización, divulgación, conservación y destrucción de la información confidencial y los datos personales.

4.2 Si el Miembro solicitante no está en condiciones de cumplir lo dispuesto en cualquiera de los apartados del párrafo 4.1, lo indicará en la solicitud.

5 Protección y confidencialidad

5.1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5.2, el Miembro solicitante:

¹⁵ Esto puede incluir información pertinente sobre la verificación realizada en virtud del párrafo 3. Esa información quedará sujeta al nivel de protección y confidencialidad especificado por el Miembro que lleve a cabo la verificación.

- a) conservará de forma estrictamente confidencial toda la información o documentación facilitada por el Miembro al que se dirija la solicitud y le otorgará al menos el mismo nivel de protección y confidencialidad que esté previsto en el derecho interno y el sistema jurídico del Miembro al que se dirija la solicitud, descrito por él conforme a lo establecido en el apartado b) o c) del párrafo 6.1;
- b) proporcionará la información o documentación solamente a las autoridades de aduana encargadas del asunto de que se trate y utilizará la información o documentación solamente para el fin indicado en la solicitud, a menos que el Miembro al que se dirija la solicitud acepte otra cosa por escrito;
- c) no revelará la información ni la documentación sin la autorización expresa por escrito del Miembro al que se dirija la solicitud;
- d) no utilizará ninguna información o documentación no verificada proporcionada por el Miembro al que se dirija la solicitud como factor decisorio para aclarar dudas en ningún caso concreto;
- e) respetará las condiciones establecidas para un caso específico por el Miembro al que se dirija la solicitud en lo que respecta a la conservación y destrucción de la información o la documentación confidencial y los datos personales; y
- f) previa petición, informará al Miembro al que se dirija la solicitud de las decisiones y medidas adoptadas con respecto al asunto como consecuencia de la información o la documentación facilitadas.

5.2 Es posible que el derecho interno y el sistema jurídico del Miembro solicitante no le permitan cumplir alguno de los apartados del párrafo 5.1. De ser así, el Miembro solicitante lo indicará en la solicitud.

5.3 El Miembro al que se dirija la solicitud otorgará a cualquier solicitud, así como a la información sobre la verificación, recibida en virtud del párrafo 4, al menos el mismo nivel de protección y confidencialidad que otorga dicho Miembro a la información similar propia.

6 Facilitación de información

6.1 Prontamente, y a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, el Miembro al que se dirija la solicitud:

- a) responderá por escrito, ya sea en papel o por medios electrónicos;
- b) facilitará la información específica indicada en la declaración de exportación o importación, o la declaración, en la medida en que se

disponga de ello, junto con una descripción del nivel de protección y confidencialidad que se requiera del Miembro solicitante;

- c) facilitará, si se solicita, la información específica presentada como justificación de la declaración de exportación o importación que figure en los siguientes documentos, o los documentos, en la medida en que se disponga de ello: la factura comercial, la lista de embalaje, el certificado de origen y el conocimiento de embarque, en la forma en que se hayan presentado, ya sea en papel o por medios electrónicos, junto con una descripción del nivel de protección y confidencialidad que se requiera del Miembro solicitante;
- d) confirmará que los documentos facilitados son copias auténticas;
- e) facilitará la información o responderá de otro modo a la solicitud, en la medida de lo posible, dentro de los 90 días contados a partir de la fecha de la solicitud.

6.2 Antes de facilitar la información, el Miembro al que se dirija la solicitud podrá exigir, con arreglo a su derecho interno y su sistema jurídico, una garantía de que determinada información no se utilizará como prueba en investigaciones penales, procedimientos judiciales o procedimientos no aduaneros sin la autorización expresa por escrito del Miembro al que se dirija la solicitud. Si el Miembro solicitante no está en condiciones de cumplir este requisito, deberá indicarlo al Miembro al que se dirija la solicitud.

7 Aplazamiento o denegación de una solicitud

7.1 El Miembro al que se dirija una solicitud podrá aplazar o denegar, en todo o en parte, la solicitud de que se facilite información y comunicará al Miembro solicitante los motivos para proceder de este modo, cuando:

- a) ello sea contrario al interés público según se define en el derecho interno y el sistema jurídico del Miembro al que se dirija la solicitud;
- b) su derecho interno y su sistema jurídico impidan la divulgación de la información. En ese caso, proporcionará al Miembro solicitante una copia de la referencia concreta pertinente;
- c) el suministro de información pueda constituir un obstáculo para el cumplimiento de las leyes o interferir de otro modo en una investigación, enjuiciamiento o procedimiento administrativo o judicial en curso;
- d) las disposiciones del derecho interno y del sistema jurídico del Miembro que regulan la recopilación, protección, utilización, divulgación, conservación y destrucción de la información

confidencial o los datos personales exijan el consentimiento del importador o el exportador y ese consentimiento no se dé; o

- e) la solicitud de información se reciba después de la expiración del período legal prescrito para la conservación de documentos en el Miembro al que se dirija la solicitud.

7.2 En los casos previstos en los párrafos 4.2, 5.2 o 6.2, la ejecución de la solicitud quedará a discreción del Miembro al que se dirija dicha solicitud.

8 Reciprocidad

Si el Miembro solicitante estima que no podría satisfacer una solicitud similar si esta fuera hecha por el Miembro al que la dirige, o si aún no ha puesto en aplicación el presente artículo, dejará constancia de este hecho en su solicitud. La ejecución de la solicitud quedará a discreción del Miembro al que se dirija dicha solicitud.

9 Carga administrativa

9.1 El Miembro solicitante tendrá en cuenta las repercusiones en materia de recursos y costos que suponga para el Miembro al que se dirija la solicitud la respuesta a las solicitudes de información. El Miembro solicitante tomará en consideración la proporcionalidad entre su interés desde el punto de vista fiscal en presentar la solicitud y los esfuerzos que tendrá que hacer el Miembro al que se dirija la solicitud para facilitar la información.

9.2 Si un Miembro recibe de uno o más Miembros solicitantes un número de solicitudes de información que no puede atender o una solicitud de información que no puede atender dado su alcance, y no está en condiciones de responder a dichas solicitudes en un plazo razonable, podrá solicitar a uno o más Miembros solicitantes que establezcan un orden de prioridad con objeto de convenir en un límite que sea práctico conforme a las limitaciones de sus recursos. A falta de un enfoque mutuamente acordado, la ejecución de esas solicitudes quedará a discreción del Miembro al que se dirijan sobre la base de su propio orden de prioridad.

10 Limitaciones

El Miembro al que se dirija la solicitud no estará obligado a:

- a) modificar el formato de sus declaraciones o procedimientos de importación o exportación;
- b) pedir documentos que no sean los presentados con la declaración de importación o exportación conforme al apartado c) del párrafo 6.1;

- c) iniciar investigaciones para obtener la información;
- d) modificar el período de conservación de tal información;
- e) instituir la documentación en papel cuando ya se haya instituido el formato electrónico;
- f) traducir la información;
- g) verificar la exactitud de la información; o
- h) proporcionar información que pueda perjudicar los intereses comerciales legítimos de empresas públicas o privadas concretas.

11 Utilización o divulgación no autorizadas

11.1 En caso de incumplimiento de las condiciones de uso o divulgación de la información intercambiada en virtud del presente artículo, el Miembro solicitante que reciba la información comunicará prontamente los detalles de ese uso o divulgación no autorizados al Miembro que facilitó la información y:

- a) adoptará las medidas necesarias para subsanar el incumplimiento;
- b) adoptará las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento en el futuro; y
- c) notificará al Miembro al que se haya dirigido la solicitud las medidas adoptadas en virtud de los apartados a) y b).

11.2 El Miembro al que se haya dirigido la solicitud podrá suspender las obligaciones que le corresponden en virtud del presente artículo con respecto al Miembro solicitante hasta que se hayan adoptado las medidas previstas en el párrafo 11.1.

12 Acuerdos bilaterales y regionales

12.1 Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá que un Miembro concluya o mantenga un acuerdo bilateral, plurilateral o regional para compartir o intercambiar información y datos aduaneros, con inclusión de información y datos proporcionados sobre una base rápida y segura, por ejemplo de forma automática o antes de la llegada del envío.

12.2 Nada de lo dispuesto en el presente artículo se interpretará de modo que altere o afecte los derechos y obligaciones que correspondan a un Miembro en virtud de tales acuerdos bilaterales, plurilaterales o regionales o que rija el intercambio de información y datos aduaneros en el marco de otros acuerdos de esa naturaleza.

SECCIÓN II

DISPOSICIONES EN MATERIA DE TRATO ESPECIAL Y DIFERENCIADO PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO MIEMBROS Y LOS PAÍSES MENOS ADELANTADOS MIEMBROS

ARTÍCULO 13: PRINCIPIOS GENERALES

1. Los países en desarrollo y menos adelantados Miembros aplicarán las disposiciones que figuran en los artículos 1 a 12 del presente Acuerdo de conformidad con la presente Sección, que se basa en las modalidades acordadas en el Anexo D del Acuerdo Marco de julio de 2004 (WT/L/579) y en el párrafo 33 y el Anexo E de la Declaración Ministerial de Hong Kong (WT/MIN(05)/DEC).
2. Deberá prestarse asistencia y apoyo para la creación de capacidad¹⁶ a fin de ayudar a los países en desarrollo y menos adelantados Miembros a aplicar las disposiciones del presente Acuerdo, de conformidad con su naturaleza y alcance. El alcance de las disposiciones del presente Acuerdo y el momento de aplicarlas guardarán relación con las capacidades de aplicación de los países en desarrollo y menos adelantados Miembros. Cuando un país en desarrollo o menos adelantado Miembro continúe careciendo de la capacidad necesaria, no se exigirá la aplicación de la disposición o las disposiciones de que se trate hasta que se haya adquirido la capacidad de aplicación.
3. Los países menos adelantados Miembros solo tendrán que asumir compromisos en la medida compatible con las necesidades de cada uno de ellos en materia de desarrollo, finanzas y comercio o con sus capacidades administrativas e institucionales.
4. Estos principios se aplicarán de conformidad con las disposiciones enunciadas en la Sección II.

ARTÍCULO 14: CATEGORÍAS DE DISPOSICIONES

1. Hay tres categorías de disposiciones:
 - a) La categoría A contiene las disposiciones que un país en desarrollo Miembro o un país menos adelantado Miembro designe para que sean aplicadas en el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo o, en el caso de un país menos adelantado Miembro, en el

¹⁶ A los efectos del presente Acuerdo, "asistencia y apoyo para la creación de capacidad" podrá consistir en asistencia técnica, financiera o cualquier otra forma mutuamente acordada de asistencia que se preste.

plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor, según lo establecido en el artículo 15.

- b) La categoría B contiene las disposiciones que un país en desarrollo Miembro o un país menos adelantado Miembro designe para que sean aplicadas en una fecha posterior a un período de transición después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, según lo establecido en el artículo 16.
- c) La categoría C contiene las disposiciones que un país en desarrollo Miembro o un país menos adelantado Miembro designe para que sean aplicadas en una fecha posterior a un período de transición después de la entrada en vigor del presente Acuerdo y que requieren la adquisición de capacidad de aplicación mediante la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad, según lo establecido en el artículo 16.

2. Cada país en desarrollo y país menos adelantado Miembro designará por sí mismo, a título individual, las disposiciones que vaya a incluir en cada una de las categorías A, B y C.

ARTÍCULO 15: NOTIFICACIÓN Y APLICACIÓN DE LA CATEGORÍA A

1. En el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo, cada país en desarrollo Miembro aplicará sus compromisos de la categoría A. Los compromisos designados para su inclusión en la categoría A formarán parte integrante del presente Acuerdo.

2. Todo país menos adelantado Miembro podrá notificar al Comité las disposiciones que haya designado para su inclusión en la categoría A hasta un año después de la entrada en vigor del presente Acuerdo. Los compromisos de cada país menos adelantado Miembro designados para su inclusión en la categoría A formarán parte integrante del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 16: NOTIFICACIÓN DE LAS FECHAS DEFINITIVAS PARA LA APLICACIÓN DE LA CATEGORÍA B Y LA CATEGORÍA C

1. Con respecto a las disposiciones que un país en desarrollo Miembro no haya designado para su inclusión en la categoría A, el Miembro podrá retrasar su aplicación de conformidad con el procedimiento establecido en el presente artículo.

Categoría B para los países en desarrollo Miembros

- a) En el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo, cada país en desarrollo Miembro notificará al Comité las disposiciones que

haya designado para su inclusión en la categoría B y sus correspondientes fechas indicativas para la aplicación.¹⁷

- b) A más tardar un año después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, cada país en desarrollo Miembro notificará al Comité sus fechas definitivas para la aplicación de las disposiciones que haya designado para su inclusión en la categoría B. Si un país en desarrollo Miembro, antes de que venza este plazo, considera que necesita un plazo adicional para notificar sus fechas definitivas, podrá solicitar que el Comité prorrogue el plazo lo suficiente para que pueda notificar sus fechas.

Categoría C para los países en desarrollo Miembros

- c) En el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo, cada país en desarrollo Miembro notificará al Comité las disposiciones que haya designado para su inclusión en la categoría C y sus correspondientes fechas indicativas para la aplicación. A efectos de transparencia, las notificaciones que se presenten incluirán información sobre la asistencia y apoyo para la creación de capacidad que el Miembro requiera para la aplicación.¹⁸
- d) En el plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, los países en desarrollo Miembros y los Miembros donantes pertinentes, teniendo en cuenta los arreglos ya vigentes, las notificaciones presentadas en cumplimiento del párrafo 1 del artículo 22 y la información presentada de conformidad con el apartado c) supra, proporcionarán al Comité información sobre los arreglos mantenidos o concertados que sean necesarios para la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad a fin de hacer posible la aplicación de la categoría C.¹⁹ El país en desarrollo Miembro participante informará prontamente al Comité de esos arreglos. El Comité invitará también a los donantes no miembros a que proporcionen información sobre los arreglos existentes o concertados.

¹⁷ En las notificaciones que se presenten también podrá incluirse la información complementaria que el Miembro que notifica estime apropiada. Se alienta a los Miembros a que proporcionen información sobre el organismo o entidad interno encargado de la aplicación.

¹⁸ Los Miembros también podrán incluir información sobre los planes o proyectos nacionales de aplicación en la esfera de la facilitación del comercio, el organismo o entidad interno encargado de la aplicación y los donantes con los que el Miembro pueda tener un arreglo vigente para la prestación de asistencia.

¹⁹ Esos arreglos se basarán en condiciones mutuamente convenidas, bilateralmente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 21.

- e) Dentro de los 18 meses siguientes a la fecha de la presentación de la información estipulada en el apartado d), los Miembros donantes y los respectivos países en desarrollo Miembros informarán al Comité de los progresos realizados en la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad. Cada país en desarrollo Miembro notificará, al mismo tiempo, su lista de fechas definitivas para la aplicación.

2. Con respecto a las disposiciones que un país menos adelantado Miembro no haya designado para su inclusión en la categoría A, los países menos adelantados Miembros podrán retrasar la aplicación de conformidad con el procedimiento establecido en el presente artículo.

Categoría B para los países menos adelantados Miembros

- a) A más tardar un año después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, todo país menos adelantado Miembro notificará al Comité sus disposiciones de la categoría B y podrá notificar sus correspondientes fechas indicativas para la aplicación de esas disposiciones, teniendo en cuenta la máxima flexibilidad prevista para los países menos adelantados Miembros.
- b) A más tardar dos años después de la fecha de notificación estipulada en el apartado a) supra, cada país menos adelantado Miembro hará una notificación al Comité con objeto de confirmar las disposiciones que haya designado y de notificar sus fechas para la aplicación. Si un país menos adelantado Miembro, antes de que venza este plazo, considera que necesita un plazo adicional para notificar sus fechas definitivas, podrá solicitar que el Comité prorrogue el plazo lo suficiente para que pueda notificar sus fechas.

Categoría C para los países menos adelantados Miembros

- c) A efectos de transparencia y con objeto de facilitar la concertación de arreglos con los donantes, un año después de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada país menos adelantado Miembro notificará al Comité las disposiciones que haya designado para su inclusión en la categoría C, teniendo en cuenta la máxima flexibilidad prevista para los países menos adelantados Miembros.
- d) Un año después de la fecha estipulada en el apartado c) supra, los países menos adelantados Miembros notificarán información sobre la

asistencia y el apoyo para la creación de capacidad que el Miembro requiera para la aplicación.²⁰

- e) A más tardar dos años después de la notificación prevista en el apartado d) supra, los países menos adelantados Miembros y los Miembros donantes pertinentes, teniendo en cuenta la información presentada de conformidad con el apartado d) supra, proporcionarán al Comité información sobre los arreglos mantenidos o concertados que sean necesarios para la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad a fin de hacer posible la aplicación de la categoría C.²¹ El país menos adelantado Miembro participante informará prontamente al Comité de esos arreglos. El país menos adelantado Miembro notificará, al mismo tiempo, las fechas indicativas para la aplicación de los compromisos correspondientes de la categoría C abarcados por los arreglos de asistencia y apoyo. El Comité invitará también a los donantes no miembros a que proporcionen información sobre los arreglos existentes y concertados.
- f) A más tardar 18 meses después de la fecha de la presentación de la información estipulada en el apartado e), los Miembros donantes pertinentes y los respectivos países menos adelantados Miembros informarán al Comité de los progresos realizados en la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad. Cada país menos adelantado Miembro notificará al Comité, al mismo tiempo, su lista de fechas definitivas para la aplicación.

3. Los países en desarrollo Miembros y los países menos adelantados Miembros que, por falta de apoyo de donantes o por falta de progresos en la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad, tengan dificultades para comunicar las fechas definitivas para la aplicación dentro de los plazos establecidos en los párrafos 1 y 2 deberán notificarlo al Comité lo antes posible antes de que expiren esos plazos. Los Miembros acuerdan cooperar para ayudar a resolver esas dificultades, teniendo en cuenta las circunstancias particulares y los problemas especiales del Miembro de que se trate. El Comité adoptará, según proceda, medidas para hacer frente a las dificultades, incluida, cuando sea necesario, la de prorrogar los plazos para que el Miembro de que se trate notifique sus fechas definitivas.

²⁰ Los Miembros también podrán incluir información sobre los planes o proyectos nacionales de aplicación en la esfera de la facilitación del comercio, el organismo o entidad interno encargado de la aplicación y los donantes con los que el Miembro pueda tener un arreglo vigente para la prestación de asistencia.

²¹ Esos arreglos se basarán en condiciones mutuamente convenidas, bilateralmente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 21.

4. Tres meses antes de que venza el plazo estipulado en el apartado b) o e) del párrafo 1 o, en el caso de un país menos adelantado Miembro, el apartado b) o f) del párrafo 2, la Secretaría enviará un recordatorio a un Miembro si este no ha notificado una fecha definitiva para la aplicación de las disposiciones que haya designado para su inclusión en la categoría B o C. Si el Miembro no invoca el párrafo 3 o, en el caso de un país en desarrollo Miembro, el apartado b) del párrafo 1 o, en el caso de un país menos adelantado Miembro, el apartado b) del párrafo 2, para prorrogar el plazo y sigue sin notificar una fecha definitiva para la aplicación, ese Miembro aplicará las disposiciones en el plazo de un año después de que venza el plazo estipulado en el apartado b) o e) del párrafo 1 o, en el caso de un país menos adelantado Miembro, el apartado b) o f) del párrafo 2, o el plazo prorrogado en virtud del párrafo 3.

5. A más tardar 60 días después de las fechas para la notificación de las fechas definitivas para la aplicación de las disposiciones de la categoría B y la categoría C de conformidad con el párrafo 1, 2 o 3, el Comité tomará nota de los anexos que contengan las fechas definitivas de cada Miembro para la aplicación de las disposiciones correspondientes a las categorías B y C, con inclusión de las fechas establecidas de conformidad con el párrafo 4, y esos anexos formarán parte integrante del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 17: MECANISMO DE ALERTA TEMPRANA: PRÓRROGA DE LAS FECHAS PARA LA APLICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LAS CATEGORÍAS B Y C

1.
 - a) Todo país en desarrollo Miembro o país menos adelantado Miembro que considere que tiene dificultades para aplicar una disposición que haya designado para su inclusión en la categoría B o la categoría C en la fecha definitiva establecida con arreglo al apartado b) o e) del párrafo 1 del artículo 16 o, en el caso de un país menos adelantado Miembro, el apartado b) o f) del párrafo 2 del artículo 16, deberá notificarlo al Comité. Los países en desarrollo Miembros lo notificarán al Comité a más tardar 120 días antes de que expire la fecha para la aplicación. Los países menos adelantados Miembros lo notificarán al Comité a más tardar 90 días antes de esa fecha.
 - b) En la notificación al Comité se indicará la nueva fecha en la que el país en desarrollo o país menos adelantado Miembro prevé que podrá aplicar la disposición de que se trate. En la notificación también se indicarán las razones de la demora prevista en la aplicación. Esas razones podrán incluir necesidades de asistencia y apoyo para la creación de capacidad que no se hubieran previsto antes o de asistencia y apoyo adicionales para ayudar a crear capacidad.

2. Cuando el plazo adicional para la aplicación solicitado por un país en desarrollo Miembro no supere los 18 meses o el plazo adicional solicitado por un país menos adelantado Miembro no supere los tres años, el Miembro solicitante tendrá derecho a ese plazo adicional sin que el Comité adopte más medidas.

3. Cuando un país en desarrollo o un país menos adelantado Miembro considere que requiere una primera prórroga más larga que la prevista en el párrafo 2 o una segunda prórroga u otra posterior, presentará al Comité una solicitud en la que figure la información descrita en el apartado b) del párrafo 1 a más tardar 120 días en el caso de un país en desarrollo Miembro y 90 días en el de un país menos adelantado Miembro antes de que expire la fecha definitiva inicial para la aplicación o la fecha de la posterior prórroga o prórrogas.

4. El Comité considerará con ánimo favorable la posibilidad de acceder a las solicitudes de prórroga teniendo en cuenta las circunstancias específicas del Miembro que presente la solicitud. Esas circunstancias podrán incluir dificultades y demoras en la obtención de asistencia y apoyo para la creación de capacidad.

ARTÍCULO 18: APLICACIÓN DE LA CATEGORÍA B Y LA CATEGORÍA C

1. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 13, si un país en desarrollo Miembro o un país menos adelantado Miembro, después de haber cumplido los procedimientos establecidos en el párrafo 1 o 2 del artículo 16 y en el artículo 17, y en caso de que no se haya concedido la prórroga solicitada o de que de otro modo el país en desarrollo Miembro o el país menos adelantado Miembro se enfrente a circunstancias imprevistas que impidan la concesión de una prórroga en virtud del artículo 17, estima, por sí mismo, que sigue careciendo de la capacidad para aplicar una disposición de la categoría C, ese Miembro notificará al Comité que no tiene capacidad para aplicar la disposición pertinente.

2. El Comité establecerá un Grupo de Expertos inmediatamente, y en cualquier caso a más tardar 60 días después de que el Comité haya recibido la notificación del país en desarrollo Miembro o país menos adelantado Miembro pertinente. El Grupo de Expertos examinará la cuestión y formulará una recomendación al Comité en un plazo de 120 días a partir de la fecha en que se haya determinado su composición.

3. El Grupo de Expertos estará compuesto de cinco personas independientes que tengan amplios conocimientos en las esferas de la facilitación del comercio y la asistencia y apoyo para la creación de capacidad. La composición del Grupo de Expertos asegurará el equilibrio entre nacionales de países en desarrollo y países desarrollados Miembros. Cuando se trate de un país menos adelantado Miembro, el Grupo de Expertos comprenderá al menos un nacional de un país menos adelantado Miembro. Si el Comité no puede llegar a un acuerdo sobre la composición del Grupo de Expertos en un plazo de 20 días a partir de la fecha de su establecimiento, el Director General, en consulta con el Presidente del Comité,

determinará la composición del Grupo de Expertos de conformidad con los términos del presente párrafo.

4. El Grupo de Expertos examinará la estimación hecha por el propio Miembro de que le falta capacidad y formulará una recomendación al Comité. Al examinar la recomendación del Grupo de Expertos relativa a un país menos adelantado Miembro, el Comité, según proceda, adoptará medidas que faciliten la adquisición de capacidad para la aplicación sostenible.

5. El Miembro no estará sujeto a los procedimientos previstos en el Entendimiento sobre Solución de Diferencias en relación con esa cuestión desde el momento en que el país en desarrollo Miembro notifique al Comité que no tiene capacidad para aplicar la disposición pertinente hasta la primera reunión del Comité después de que este haya recibido la recomendación del Grupo de Expertos. En esa reunión, el Comité examinará la recomendación del Grupo de Expertos. En el caso de un país menos adelantado Miembro, los procedimientos previstos en el Entendimiento sobre Solución de Diferencias no se aplicarán con respecto a la disposición correspondiente desde la fecha en que ese país haya notificado al Comité que no tiene capacidad para aplicar la disposición hasta que el Comité adopte una decisión sobre la cuestión, o dentro de los 24 meses siguientes a la fecha de la primera reunión del Comité mencionada *supra*, si ese período es menor.

6. En los casos en que un país menos adelantado Miembro pierda su capacidad para aplicar un compromiso de la categoría C, podrá informar al Comité y seguir los procedimientos establecidos en el presente artículo.

ARTÍCULO 19: CAMBIOS ENTRE LAS CATEGORÍAS B Y C

1. Los países en desarrollo Miembros y los países menos adelantados Miembros que hayan notificado disposiciones de las categorías B y C podrán transferir disposiciones entre dichas categorías mediante la presentación de una notificación al Comité. Cuando un Miembro proponga transferir una disposición de la categoría B a la categoría C, el Miembro proporcionará información sobre la asistencia y el apoyo requeridos para crear capacidad.

2. En el caso de que se requiera un plazo adicional para aplicar una disposición transferida de la categoría B a la categoría C, el Miembro:

- a) podrá recurrir a las disposiciones del artículo 17, incluida la posibilidad de obtener una prórroga automática; o
- b) podrá solicitar que el Comité examine la solicitud del Miembro de que se le conceda más tiempo para aplicar la disposición y, de ser necesario, asistencia y apoyo para la creación de capacidad, con inclusión de la posibilidad de un examen y de una recomendación por el Grupo de Expertos en virtud de lo dispuesto en el artículo 18; o

- c) deberá solicitar, en el caso de un país menos adelantado Miembro, la aprobación del Comité de toda nueva fecha para la aplicación que sea posterior en más de cuatro años a la fecha inicial notificada para la categoría B. Además, el país menos adelantado Miembro seguirá teniendo recurso al artículo 17. Queda entendido que un país menos adelantado Miembro que haya hecho tal transferencia requerirá asistencia y apoyo para la creación de capacidad.

ARTÍCULO 20: PERÍODO DE GRACIA PARA LA APLICACIÓN DEL ENTENDIMIENTO RELATIVO A LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS POR LOS QUE SE RIGE LA SOLUCIÓN DE DIFERENCIAS

1. Durante un período de dos años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las disposiciones de los artículos XXII y XXIII del GATT de 1994, desarrolladas y aplicadas por el Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias, no se aplicarán a la solución de diferencias contra un país en desarrollo Miembro en relación con ninguna de las disposiciones que ese Miembro haya designado para su inclusión en la categoría A.

2. Durante un período de seis años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las disposiciones de los artículos XXII y XXIII del GATT de 1994, desarrolladas y aplicadas por el Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias, no se aplicarán a la solución de diferencias contra un país menos adelantado Miembro en relación con ninguna de las disposiciones que ese Miembro haya designado para su inclusión en la categoría A.

3. Durante un período de ocho años después de que un país menos adelantado Miembro aplique una disposición de la categoría B o C, las disposiciones de los artículos XXII y XXIII del GATT de 1994, desarrolladas y aplicadas por el Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias, no se aplicarán a la solución de diferencias contra ese país menos adelantado Miembro en relación con esa disposición.

4. No obstante el período de gracia para la aplicación del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias, antes de presentar una solicitud de celebración de consultas de conformidad con el artículo XXII o XXIII del GATT de 1994, y en todas las etapas de los procedimientos de solución de diferencias con respecto a una medida de un país menos adelantado Miembro, todo Miembro dará una consideración particular a la situación especial de los países menos adelantados Miembros. En este sentido, los Miembros ejercerán la debida moderación al plantear cuestiones en el marco del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias concernientes a países menos adelantados Miembros.

5. Durante el período de gracia concedido en virtud del presente artículo, cada Miembro dará, previa solicitud, a los demás Miembros oportunidades adecuadas para celebrar debates con respecto a cualquier cuestión relativa a la aplicación del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 21: PRESTACIÓN DE ASISTENCIA Y APOYO PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD

1. Los Miembros donantes acuerdan facilitar la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad a los países en desarrollo y países menos adelantados Miembros en condiciones mutuamente convenidas, bilateralmente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas. El objetivo es ayudar a los países en desarrollo y países menos adelantados Miembros a aplicar las disposiciones de la Sección I del presente Acuerdo.

2. Habida cuenta de las necesidades especiales de los países menos adelantados Miembros, se deberá prestar a estos países asistencia y apoyo específicos a fin de ayudarlos a crear una capacidad sostenible para aplicar sus compromisos. A través de los mecanismos de cooperación para el desarrollo pertinentes y de conformidad con los principios de asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad a que se hace referencia en el párrafo 3, los asociados para el desarrollo se esforzarán por prestar asistencia y apoyo para la creación de capacidad en esta esfera de manera que no se pongan en peligro las prioridades de desarrollo existentes.

3. Los Miembros se esforzarán por aplicar los siguientes principios para proporcionar asistencia y apoyo para la creación de capacidad en relación con la aplicación del presente Acuerdo:

- a) tener en cuenta el marco general de desarrollo de los países y regiones receptores y, cuando sea pertinente y procedente, los programas de reforma y asistencia técnica en curso;
- b) cuando sea pertinente y procedente, incluir actividades para abordar los desafíos regionales y subregionales y promover la integración regional y subregional;
- c) asegurarse de que en las actividades de asistencia se tengan en cuenta las actividades de reforma en la esfera de la facilitación del comercio en curso en el sector privado;
- d) promover la coordinación entre los Miembros y entre estos y otras instituciones pertinentes, incluidas las comunidades económicas regionales, para asegurar que la asistencia sea lo más eficaz posible y se obtengan los máximos resultados de ella. Con este fin,

- i) la coordinación, principalmente en el país o región donde haya de prestarse la asistencia, entre los Miembros asociados y los donantes y entre los donantes bilaterales y multilaterales, deberá tratar de evitar las superposiciones y duplicaciones de los programas de asistencia y las incongruencias en las actividades de reforma mediante una estrecha coordinación de las intervenciones en materia de asistencia técnica y creación de capacidad;
 - ii) en el caso de los países menos adelantados Miembros, el Marco Integrado mejorado para la asistencia relacionada con el comercio en apoyo de los países menos adelantados deberá formar parte de este proceso de coordinación; y
 - iii) los Miembros también deberán promover la coordinación interna entre sus funcionarios encargados del comercio y del desarrollo, tanto en las capitales como en Ginebra, para la aplicación del presente Acuerdo y la asistencia técnica;
- e) fomentar la utilización de las estructuras de coordinación existentes a nivel de países y regiones tales como mesas redondas y grupos consultivos, para coordinar y vigilar las actividades de aplicación; y
- f) alentar a los países en desarrollo Miembros a que presten asistencia para la creación de capacidad a otros países en desarrollo Miembros y a los países menos adelantados Miembros y a que consideren dar apoyo a esas actividades cuando sea posible.
4. El Comité celebrará al menos una sesión específica al año para:
- a) celebrar debates sobre cualesquiera problemas relacionados con la aplicación de disposiciones o partes de disposiciones del presente Acuerdo;
 - b) examinar los avances en la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad para respaldar la aplicación del Acuerdo, entre otros con respecto a los países en desarrollo o menos adelantados Miembros que no estén recibiendo asistencia y apoyo para la creación de capacidad adecuados;
 - c) intercambiar experiencias e información sobre los programas de asistencia y apoyo para la creación de capacidad y de aplicación en curso con inclusión de los desafíos que se encaren y los éxitos que se obtengan;

- d) examinar las notificaciones de los donantes, según se indica en el artículo 22; y
- e) examinar el funcionamiento del párrafo 2.

ARTÍCULO 22: INFORMACIÓN SOBRE ASISTENCIA Y APOYO PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD QUE SE DEBE PRESENTAR AL COMITÉ

1. A fin de ofrecer transparencia a los países en desarrollo Miembros y los países menos adelantados Miembros acerca de la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad para la aplicación de la Sección I, cada Miembro donante que preste asistencia a países en desarrollo Miembros y países menos adelantados Miembros para la aplicación del presente Acuerdo presentará al Comité, en el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo y posteriormente una vez al año, la siguiente información sobre la asistencia y el apoyo para la creación de capacidad que haya desembolsado en los 12 meses precedentes y sobre los que se haya comprometido a desembolsar en los próximos 12 meses, cuando esta última información esté disponible²²:

- a) una descripción de la asistencia y del apoyo para la creación de capacidad;
- b) la situación y cuantía comprometida y desembolsada;
- c) el procedimiento para el desembolso de la asistencia y el apoyo;
- d) el Miembro beneficiario o, cuando sea necesario, la región beneficiaria; y
- e) el organismo encargado de la aplicación en el Miembro que presta la asistencia y el apoyo.

La información se presentará siguiendo el modelo que figura en el Anexo 1. En el caso de los miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (denominada en el presente Acuerdo la "OCDE"), la información que se presente puede basarse en información pertinente del Sistema de notificación por parte de los países acreedores de la OCDE. Se alienta a los países en desarrollo Miembros que se declaren en condiciones de prestar asistencia y apoyo para la creación de capacidad a que presenten la información que se indica *supra*.

2. Los Miembros donantes que presten asistencia a los países en desarrollo Miembros y a los países menos adelantados Miembros presentarán al Comité lo siguiente:

²² La información facilitada reflejará el hecho de que la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad está determinada por la demanda.

- a) los puntos de contacto de sus organismos encargados de prestar asistencia y apoyo para la creación de capacidad relacionada con la aplicación de la Sección I del presente Acuerdo, con inclusión, cuando sea factible, de información sobre esos puntos de contacto en el país o la región donde haya de prestarse la asistencia y el apoyo; y
- b) información sobre el proceso y los mecanismos para solicitar asistencia y apoyo para la creación de capacidad.

Se alienta a los países en desarrollo Miembros que se declaren en condiciones de prestar asistencia y apoyo a que presenten la información que se indica *supra*.

3. Los países en desarrollo Miembros y los países menos adelantados Miembros que tengan la intención de recurrir a la asistencia y el apoyo para la creación de capacidad relacionados con la facilitación del comercio presentarán al Comité información sobre el o los puntos de contacto de la o las oficinas encargadas de coordinar y establecer las prioridades de dicha asistencia y dicho apoyo.

4. Los Miembros podrán facilitar la información a que se hace referencia en los párrafos 2 y 3 a través de referencias en Internet y actualizarán la información según sea necesario. La Secretaría pondrá toda esa información a disposición del público.

5. El Comité invitará a las organizaciones internacionales y regionales pertinentes (tales como el Banco Mundial, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, el Fondo Monetario Internacional, las comisiones regionales de las Naciones Unidas, la OCDE, la OMA o sus órganos subsidiarios y los bancos regionales de desarrollo) y a otros órganos de cooperación a que proporcionen la información a que se hace referencia en los párrafos 1, 2 y 4.

SECCIÓN III DISPOSICIONES INSTITUCIONALES Y DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 23: DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

1 Comité de Facilitación del Comercio

1.1 En virtud del presente Acuerdo se establece un Comité de Facilitación del Comercio.

1.2 El Comité estará abierto a la participación de todos los Miembros y elegirá a su Presidente. El Comité se reunirá según sea necesario y conforme a lo previsto en las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo, pero al menos una vez al año, para dar a los Miembros la oportunidad de consultarse sobre cualquier cuestión relacionada con el funcionamiento del presente Acuerdo o la consecución

de sus objetivos. El Comité desempeñará las funciones que le sean asignadas en virtud del presente Acuerdo o por los Miembros. El Comité establecerá sus normas de procedimiento.

1.3 El Comité podrá establecer los órganos auxiliares que sean necesarios. Todos esos órganos rendirán informe al Comité.

1.4 El Comité elaborará procedimientos para el intercambio por los Miembros de información pertinente y de las mejores prácticas, según proceda.

1.5 El Comité mantendrá un estrecho contacto con otras organizaciones internacionales en la esfera de la facilitación del comercio, tales como la OMA, con el objetivo de lograr el mejor asesoramiento disponible a efectos de la aplicación y administración del presente Acuerdo y para evitar toda duplicación innecesaria de la labor. Con tal fin, el Comité podrá invitar a representantes de esas organizaciones o sus órganos auxiliares a:

- a) asistir a las reuniones del Comité; y
- b) examinar cuestiones concretas relacionadas con la aplicación del presente Acuerdo.

1.6 El Comité examinará el funcionamiento y la aplicación del presente Acuerdo a los cuatro años de su entrada en vigor, y periódicamente a partir de entonces.

1.7 Se alienta a los Miembros a que planteen ante el Comité cuestiones relacionadas con asuntos relativos a la implementación y aplicación del presente Acuerdo.

1.8 El Comité alentará y facilitará la celebración de debates *ad hoc* entre los Miembros sobre cuestiones específicas relacionadas con el presente Acuerdo, con miras a llegar con prontitud a una solución mutuamente satisfactoria.

2 Comité Nacional de Facilitación del Comercio

Cada Miembro establecerá y/o mantendrá un comité nacional de facilitación del comercio o designará un mecanismo existente para facilitar la coordinación interna y la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 24: DISPOSICIONES FINALES

1. A los efectos del presente Acuerdo, se entiende que el término "Miembro" abarca a la autoridad competente del Miembro.

2. Todas las disposiciones del presente Acuerdo son vinculantes para todos los Miembros.

3. Los Miembros aplicarán el presente Acuerdo a partir de la fecha de su entrada en vigor. Los países en desarrollo Miembros y los países menos adelantados Miembros que opten por recurrir a las disposiciones de la Sección II aplicarán el presente Acuerdo de conformidad con la Sección II.
4. Todo Miembro que acepte el presente Acuerdo después de su entrada en vigor aplicará sus compromisos de las categorías B y C calculando los períodos pertinentes a partir de la fecha en que entre en vigor el presente Acuerdo.
5. Los Miembros de una unión aduanera o de un arreglo económico regional podrán adoptar enfoques regionales para facilitar la aplicación de las obligaciones que les corresponden en virtud del presente Acuerdo, incluso mediante el establecimiento de órganos regionales y el uso de estos.
6. No obstante la Nota interpretativa general al Anexo 1A del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará en el sentido de que reduce las obligaciones que corresponden a los Miembros en virtud del GATT de 1994. Además, nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará en el sentido de que reduce los derechos y las obligaciones que corresponden a los Miembros en virtud del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio y el Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias.
7. Todas las excepciones y exenciones²³ amparadas en el GATT de 1994 serán de aplicación a las disposiciones del presente Acuerdo. Las exenciones aplicables al GATT de 1994 o a cualquier parte de él, concedidas de conformidad con los párrafos 3 y 4 del artículo IX del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio y de cualesquiera enmiendas del mismo en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, serán de aplicación a las disposiciones del presente Acuerdo.
8. Salvo disposición expresa en contrario en el presente Acuerdo, para las consultas y la solución de las diferencias en el ámbito del mismo serán de aplicación las disposiciones de los artículos XXII y XXIII del GATT de 1994, desarrolladas y aplicadas por el Entendimiento sobre Solución de Diferencias.
9. No podrán formularse reservas respecto de ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo sin el consentimiento de los demás Miembros.
10. Los compromisos de la categoría A de los países en desarrollo Miembros y los países menos adelantados Miembros que se anexen al presente Acuerdo de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 15 formarán parte integrante del presente Acuerdo.

²³ Esto incluye el párrafo 7 del artículo V y el párrafo 1 del artículo X del GATT de 1994 y la nota al artículo VIII del GATT de 1994.

11. Los compromisos de las categorías B y C de los países en desarrollo Miembros y los países menos adelantados Miembros de los que haya tomado nota el Comité y que se anexen al presente Acuerdo de conformidad con el párrafo 5 del artículo 16 formarán parte integrante del presente Acuerdo.

**ANEXO 1: MODELO PARA LAS NOTIFICACIONES EN VIRTUD
DEL PÁRRAFO 1 DEL ARTÍCULO 22**

Miembro donante:

Período abarcado por la notificación:

Descripción de la asistencia técnica y financiera y de los recursos para la creación de capacidad	Situación y cuantía comprometida/desembolsada	País beneficiario/ Región beneficiaria (cuando sea necesario)	Organismo encargado de la aplicación en el Miembro que presta la asistencia	Procedimiento para el desembolso de la asistencia

ARTÍCULO 2.- Consejo Nacional de Facilitación del Comercio

De conformidad con el artículo 23, inciso 2 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, se crea el Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (el cual se abreviará como Conafac), como un órgano colegiado adscrito al Ministerio de Comercio Exterior.

El Consejo será el órgano de decisión y coordinación interinstitucional permanente entre las instancias gubernamentales que tienen competencias relacionadas con los procedimientos de comercio exterior, incluidos los relativos a exportación, importación y tránsito de mercancías, así como los proyectos de mejora de procesos e infraestructura, tanto física como tecnológica, para la facilitación del comercio.

Los criterios que emita el Consejo, en aplicación de las normas y los principios del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, tendrán carácter vinculante para la Administración Pública central. Estos criterios deben circunscribirse a los alcances del Acuerdo antes citado y no podrán interferir o modificar las competencias de otros órganos de la Administración Pública.

Dicho Consejo estará conformado por los viceministros de Comercio Exterior, Hacienda, Agricultura y Ganadería, Obras Públicas y Transportes, Salud, Seguridad Pública y Gobernación y Policía, quienes tendrán derecho a voz y voto. El Consejo será presidido por el viceministro de Comercio Exterior. Los viceministros indicados podrán concurrir a sus sesiones acompañados de los titulares de sus órganos adscritos, direcciones o dependencias pertinentes, quienes únicamente tendrán derecho a voz.

Asimismo, participará en calidad de miembro de dicho Consejo, con derecho a voz y voto, un representante de Cadexco. Además, participarán en esta misma calidad, con voz y voto, cuatro representantes del sector productivo designados por la Unión Costarricense de Cámaras y asociaciones del sector empresarial privado.

Cuando las circunstancias lo ameriten, en razón de los temas a tratar, podrán ser invitados, a las sesiones del Consejo, representantes de otras entidades, instituciones, u organizaciones públicas o privadas, incluyendo municipalidades, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, el Ministerio de Ambiente y Energía y la Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica.

El Consejo contará con una secretaría técnica adscrita al Ministerio de Comercio Exterior (en adelante Comex), encargada de dar apoyo técnico y administrativo al Consejo, de acuerdo con las funciones que se definan en el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 3.- Funciones

El Consejo tendrá las siguientes funciones:

- a) Velar por el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Gobierno de Costa Rica en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio.
- b) Diagnosticar e identificar barreras, limitaciones u obstáculos a la facilitación del comercio.
- c) Evaluar y promover mejoras para la simplificación y agilización de los procedimientos de comercio exterior.
- d) Promover, mediante los canales legalmente establecidos, las acciones que estime necesarias frente a otros países, en materia de facilitación del comercio.
- e) Proponer directrices, resoluciones y otras disposiciones sobre facilitación del comercio, para su emisión por parte de los entes y órganos competentes y darles seguimiento.
- f) Constituir comisiones técnicas para atender temas específicos relacionados con los objetivos para los que fue creado.
- g) Aprobar medidas para la facilitación del comercio, así como monitorear y asegurar su cumplimiento.
- h) Elaborar un plan estratégico cuatrienal y planes operativos anuales, para la consecución de los objetivos para los que fue creado y presentar al Consejo de Gobierno un informe anual de avances en el desarrollo de las metas establecidas en estos.
- i) Gestionar iniciativas de capacitación y formación continua, en materias relacionadas con la facilitación del comercio, que deberán ser ejecutadas, de forma individual o conjunta, por las autoridades competentes.
- j) Promover, desarrollar y ejecutar mecanismos de coordinación binacionales, para los temas relacionados con los puestos fronterizos ubicados en las fronteras con las Repúblicas de Nicaragua y Panamá; en cuyo caso deberá convocarse al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
- k) Elaborar los anteproyectos de presupuesto necesarios para cumplir con los objetivos establecidos en el inciso a) del artículo 4 de la Ley N.º 9154, Aprobación del Acuerdo por el que se establece una Asociación entre Centroamérica, por un lado, y la Unión Europea y sus Estados

miembros, por otro, y Aprobación por parte de la República de Costa Rica de la Enmienda al Artículo XXI de la Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres, adoptada en reunión extraordinaria de la Conferencia de las partes, en Gaborone, Botswana, el 30 de abril de 1983, de 3 de julio de 2013, referente a los destinos específicos de los recursos recaudados. Con base en los anteproyectos elaborados por Conafac, Comex asignará los recursos requeridos y tramitará ante el Ministerio de Hacienda y la Dirección General de Presupuesto Nacional, las asignaciones presupuestarias correspondientes a los entes y órganos públicos pertinentes.

l) Procurar la atención de requerimientos y necesidades comunes de los entes y órganos públicos que ejercen competencias específicas en los puertos, aeropuertos y puestos fronterizos terrestres del país, incluso mediante la coordinación con concesionarios y otros entes competentes.

m) Coordinar con otros entes y órganos públicos que tengan a su cargo temas relacionados con competitividad, facilitación del comercio o que afecten el comercio exterior.

n) Otras funciones establecidas mediante el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 4.- Comisiones técnicas

El Consejo establecerá las comisiones técnicas que considere necesarias para atender temas particulares, con el objetivo de contar con apoyo técnico para un mejor desempeño de las labores del Consejo, en relación con infraestructura, puestos fronterizos y automatización de procedimientos de comercio exterior, entre otros relacionados con la facilitación del comercio.

El Consejo Director del Sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior, creado mediante el decreto ejecutivo N.º 33452-Comex-MAG-H-G-S-MP, de 15 de junio de 2006, o el órgano que llegue a asumir sus competencias, se constituirá en una comisión técnica permanente en relación con las materias que abarcan sus objetivos y funciones.

ARTÍCULO 5.- Comités locales de facilitación del comercio

Se crean los comités locales de facilitación del comercio en cada uno de los puertos, aeropuertos y puestos fronterizos terrestres, en los que se realizan procedimientos de comercio exterior, como una instancia de participación ciudadana y diálogo local permanente.

El objetivo de los comités locales será constituirse en un canal privilegiado, para que usuarios y funcionarios públicos intercambien opiniones y criterios, elaboren, de manera constructiva, propuestas de mejora para los procedimientos

de exportación, importación y tránsito de mercancías y participen activamente en los procesos de implementación de disposiciones sobre facilitación del comercio en sus respectivas ubicaciones.

Cada uno de los comités locales estará conformado por el gerente o el subgerente de la aduana de jurisdicción, quien lo presidirá, así como por funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Ministerio de Salud, el Servicio Fitosanitario del Estado, el Servicio Nacional de Salud Animal, la Dirección General de Migración y Extranjería, la Policía de Control de Drogas, el Ministerio de Seguridad Pública y la Ventanilla Única de Comercio Exterior, destacados en cada puerto, aeropuerto y puesto fronterizo terrestre; así como por un representante de la municipalidad del cantón donde se ubiquen.

Serán parte de los comités locales tres representantes del sector privado, en las áreas de gestión aduanera, transporte y logística, y depositarios aduaneros, así como un representante del sector productivo. La designación de estos representantes se realizará de conformidad con el reglamento de esta ley.

Cuando las circunstancias lo ameriten por los temas a tratar, podrán ser invitados otros representantes del sector público y privado.

Los comités locales tendrán las siguientes funciones:

- a) Resolver las situaciones y los problemas locales que estén afectando los procedimientos de exportación, importación y tránsito de mercancías, y la facilitación del comercio, en el puerto, aeropuerto o puesto fronterizo terrestre, según corresponda.
- b) Proponer al Conafac las medidas e iniciativas que mejoren la gestión del comercio exterior y su facilitación.
- c) Establecer planes de trabajo anuales en concordancia con el plan estratégico vigente, los cuales serán comunicados al Conafac.
- d) Remitir los informes y las actas de sus reuniones, a la secretaría técnica del Conafac.
- e) Otras funciones que se establezcan mediante el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 6.- Se deroga el artículo 3 de la Ley N.º 9154, Aprobación del Acuerdo por el que se establece una Asociación entre Centroamérica, por un lado, y la Unión Europea y sus Estados miembros, por otro, y Aprobación por parte de la República de Costa Rica de la Enmienda al Artículo XXI de la Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres, adoptada en reunión extraordinaria de la Conferencia de las partes, en Gaborone,

Botswana, el 30 de abril de 1983, de 3 de julio de 2013, que crea el Consejo de Puestos Fronterizos Terrestres.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA.- Aprobado a los veintisiete días del mes de marzo de dos mil diecisiete.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO



José Alberto Alfaro Jiménez
PRESIDENTE A.Í.



Gonzalo Alberto Ramírez Zamora
PRIMER SECRETARIO



Marta Arabela Arauz Mora
SEGUNDA SECRETARIA


dr.-

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los cuatro días del mes de abril del año dos mil diecisiete.

Ejecútese y publíquese.



LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA



JHON FONSECA ORDOÑEZ
Ministro a.i. de Comercio Exterior

Giretel(1,1)

1 vez.—O. C. N° 340003084.—Solicitud N° 14960.—(IN2017126999).

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

**Decreto Ejecutivo N° 40342-COMEX
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO A.I. DE COMERCIO EXTERIOR**

Considerando:

I.- Que la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, mediante Ley de Aprobación N° 9430, del 4 de abril de 2017, aprobó el Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, hecho en Ginebra, el 27 de noviembre de 2014, y su Anexo (Acuerdo sobre Facilitación del Comercio).

II.- Que la Constitución Política señala en el artículo 140, inciso 10), que corresponde al Presidente de la República y al respectivo Ministro de Gobierno, celebrar convenios, tratados públicos y concordatos, promulgarlos y ejecutarlos una vez aprobados por la Asamblea Legislativa.

III.- Que el artículo 2 incisos a), b) y g) de la Ley N° 7638, del 30 de octubre de 1996, Ley de Creación del Ministerio de Comercio Exterior y de la Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, confiere al Ministerio de Comercio Exterior las potestades de definir y dirigir la política comercial externa, suscribir tratados y convenios en materia comercial y de inversión, así como dictar las políticas referentes a exportaciones e inversiones.

Por tanto;

En uso de las facultades y atribuciones que les confieren los artículos 140 incisos 3), 10), 12), 18) y 20) y 146 de la Constitución Política; los numerales 25, 27 párrafo 1 y 28 párrafo 2, inciso b) de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227 del 02 de mayo de 1978 y los incisos a), b) y g) del artículo 2 de la Ley de Creación del Ministerio de Comercio Exterior y de la Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, Ley N° 7638 del 30 de octubre de 1996;

Decretan:

Artículo 1.- La ratificación de la República de Costa Rica al Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, hecho en Ginebra, el 27 de noviembre de 2014, y su Anexo (Acuerdo sobre Facilitación del Comercio)

Artículo 2.- Rige a partir de la fecha de publicación de la Ley de Aprobación N° 9430, del 4 de abril de 2017.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los cuatro días del mes de abril del año dos mil diecisiete.

PUBLÍQUESE.-

LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA.— Ministro a. í. de Comercio Exterior, Jhon Fonseca Ordóñez.—1 vez.—O. C. N° 3400030804.—(IN2017126998).



28 de noviembre de 2014

(14-6946)

Página: 1/34

Consejo General

**PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE MARRAKECH POR EL QUE
SE ESTABLECE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO**

DECISIÓN DE 27 DE NOVIEMBRE DE 2014

El Consejo General,

Habida cuenta del párrafo 1 del artículo X del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (el "Acuerdo sobre la OMC");

Desempeñando las funciones de la Conferencia Ministerial en el intervalo entre reuniones de conformidad con el párrafo 2 del artículo IV del Acuerdo sobre la OMC;

Recordando la Decisión del Consejo General de comenzar las negociaciones sobre la base de las modalidades enunciadas en el Anexo D de esa Decisión, adoptada el 1º de agosto de 2004, así como la Decisión Ministerial de 7 de diciembre de 2013 de elaborar un Protocolo de Enmienda para insertar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en el Anexo 1A del Acuerdo sobre la OMC (el "Protocolo");

Recordando el párrafo 47 de la Declaración Ministerial de Doha de 20 de noviembre de 2001;

Recordando los párrafos 2 y 3 de la Declaración Ministerial de Doha, el Anexo D de la Decisión del Consejo General de agosto de 2004 y el artículo 13.2 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en relación con la importancia de prestar asistencia y apoyo para la creación de capacidad a fin de ayudar a los países en desarrollo y menos adelantados a aplicar las disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio;

Acogiendo con satisfacción el anuncio por el Director General del establecimiento, dentro de las estructuras existentes de la OMC, de un Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio destinado a gestionar el apoyo que los Miembros ofrezcan a la OMC con el fin de promover la prestación de asistencia suplementaria para aplicar las disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y a facilitar la coherencia de la asistencia con los organismos del Anexo D plus;

Habiendo examinado el Acuerdo presentado por el Comité Preparatorio sobre Facilitación del Comercio (WT/L/931);

Tomando nota del consenso para someter a la aceptación de los Miembros la enmienda propuesta;

Decide lo siguiente:

1. El Protocolo de Enmienda del Acuerdo sobre la OMC adjunto a la presente Decisión queda adoptado y se somete a la aceptación de los Miembros.
2. El Protocolo estará abierto a la aceptación de los Miembros.
3. El Protocolo entrará en vigor de conformidad con las disposiciones del párrafo 3 del artículo X del Acuerdo sobre la OMC.

Decreto N° 38998-H

Publicado en La Gaceta N° 91 del 13 de mayo de 2015.

N° 38998-H

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Y EL MINISTRO DE HACIENDA

En uso de las atribuciones y facultades que le confieren los artículos 140 incisos 3), 8, 18), 20) y 146 de la Constitución Política; artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 1) y 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública N° 6227 del 2 de mayo de 1978, la Aprobación del Segundo Protocolo de Modificación al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Ley N° 8360 del 24 de junio del 2003; Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano N° 31536-COMEX-H del 24 de noviembre del 2003; Ley General de Aduanas N° 7557 del 20 de octubre de 1995; Reglamento a la Ley General de Aduanas N° 25270-H del 14 de junio de 1996; sus reformas y modificaciones.

Considerando:

I.—El dinamismo del comercio internacional demanda avanzar en la instrumentación de mecanismos de control a través de la incorporación de innovaciones tecnológicas, que garanticen la circulación fluida y segura de las mercancías en el sistema comercial y global, tendiente a preservar la integridad de la carga, optimizando la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional, conforme lo estatuye las directrices emanadas de la Organización Mundial de Aduanas (Marco Normativo de la OMA para Asegurar y Facilitar el Comercio Global) que refiere al Operador Económico Autorizado y el Acuerdo de Facilitación de Comercio de la Organización Mundial de Comercio que refiere al Operador Autorizado.

II.—El Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) tiene por objetivo principal establecer las normas que garanticen la seguridad de la cadena logística y faciliten el comercio a escala mundial, basado en dos pilares fundamentales de colaboración: El Pilar 1 (Aduanas-Aduanas) y Pilar 2 (Aduanas-Empresas).

III.—Mediante la creciente necesidad de ofrecer seguridad en las operaciones de comercio internacional, las naciones han adoptado programas de facilitación y seguridad en sus cadenas logísticas, por lo cual se hace necesario crear una alianza entre el sector público-sector privado con el fin de construir relaciones de cooperación que permitan fortalecer y mejorar la cadena de suministro internacional y la seguridad de los puertos de ingreso y salida, acordes con las exigencias del mercado global moderno.

IV.—El Servicio Nacional de Aduanas ejerce el rol de facilitador del comercio internacional, adoptando y ejecutando mecanismos modernos de control en

beneficio de los mejores intereses de la Nación. En este papel, la Dirección General de Aduanas implementa el Operador Económico Autorizado por etapas mediante el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica, el cual obedece a un programa voluntario de certificación que estimula a las empresas a incorporar niveles óptimos de seguridad en sus operaciones comerciales.

V.—Con la implementación del Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica, se da a conocer a Costa Rica como un centro de comercio seguro, que ofrece mejores accesos al mercado y una mayor credibilidad internacional que genera un impacto directo en la inversión de capital en el país.

VI.—La implementación del Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica contribuye a combatir el fraude y el crimen organizado, proteger la propiedad intelectual, incrementar la protección del medio ambiente y el comercio lícito.

VII.—Adicionalmente la implementación del Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica, conduce a crear conciencia de la importancia de adoptar un enfoque de seguridad total de la carga en la cadena de suministro global, en despachos más eficientes y en la reducción de las cargas administrativas.

VIII.—Que la creciente globalización requiere de una normativa que fomente la capacidad de inserción de la economía nacional en los mercados mundiales y promueva la competitividad de las empresas, sin detrimento del ejercicio de controles aduaneros ágiles, transparentes y eficientes.

IX.—Que conforme a la implementación por etapas del Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica se han identificado algunos aspectos que deben ser modificados para un mejor desarrollo de la figura del Operador Económico Autorizado, a la luz de nuestra legislación y las condiciones particulares de nuestro país, por lo que resulta oportuno ajustar la normativa vigente, derogar el Decreto 36461-H del 17 de enero del 2011, publicado el 18 de marzo del 2011 en el Diario Oficial *La Gaceta* N° 55, y emitir un nuevo Decreto. **Por tanto,**

DECRETAN:

Reglamento del Programa de Facilitación

Aduanera para el Comercio confiable

en Costa Rica

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1°—**Objeto.** El objeto del presente Decreto es regular la figura del Operador Económico Autorizado en Costa Rica bajo el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable (PROFAC).

Artículo 2°—**Definiciones.** Para efectos de la aplicación del presente Decreto, se definen los siguientes términos:

1. **Operador Económico Autorizado (OEA):** Es la persona física o jurídica certificada por el Servicio Nacional de Aduanas, que participa en el movimiento internacional de mercancías, s, siempre que cumpla con la legislación aduanera vigente y con los requisitos y obligaciones del Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica (PROFAC), con el fin de optimizar la seguridad de la cadena logística internacional.

2. **Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable en Costa Rica (PROFAC):** Es un programa voluntario en el cual puede participar cualquier persona física o jurídica en el marco de sus operaciones aduaneras y comerciales, que acepta someterse al cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas por la normativa vigente y las disposiciones emitidas por la Dirección General de Aduanas para asegurar su cadena logística a la luz de su condición como Operador Económico Autorizado.

La persona que cumpla satisfactoriamente con todas las condiciones del programa será considerado por la administración aduanera como una empresa segura y de confianza. A cambio de su cumplimiento los operadores económicos autorizados disfrutarán de los beneficios otorgados por la administración para agilizar y facilitar aún más el comercio de las mercancías.

3. **Cadena Logística:** Es el conjunto de actores que intervienen en el comercio internacional de mercancías, que abarca desde el fabricante en el país de exportación y que finaliza con la entrega de las mercancías al importador.

4. **Ejecutivo PROFAC:** Es la persona designada por la Autoridad Aduanera como enlace entre el Servicio Nacional de Aduanas y la empresa OEA, para coordinar todas aquellas gestiones que la empresa realice en relación con su certificación PROFAC.

5. **Conductas graves:** Para efectos de este Decreto se consideran conductas graves la comisión de delitos aduaneros, de infracciones administrativas sancionadas con suspensión del ejercicio de su actividad en contra de los auxiliares de la función pública aduanera, de infracciones tributarias aduaneras que impliquen una vulneración al régimen jurídico aduanero superior a los cinco mil dólares, de la infracción administrativa contemplada en el artículo 242 bis de la Ley General de Aduanas y las conductas graves determinadas por el Código de Normas y Procedimientos Tributarios y su Reglamento.

Artículo 3°—**Ámbito de Aplicación.** El Decreto resulta aplicable a todas aquellas personas físicas o jurídicas, que voluntariamente se sometan al Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable, de conformidad con cada una de las etapas de implementación que al efecto establezca la Dirección General de Aduanas.

Artículo 4°—**Certificación.** La certificación como Operador Económico Autorizado en el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable es otorgada por la Dirección General de Aduanas, y tendrá como vigencia un período de cuatro años.

De previo a finalizar el período de los cuatro años, el OEA podrá gestionar nuevamente la Solicitud de Certificación PROFAC; en cuyo caso deberá ser presentada ante el Área de Relaciones y Asuntos Externos de la Dirección General de Aduanas, seis meses antes del vencimiento de la certificación.

Todo lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones y eventuales consecuencias tras posibles incumplimientos.

Artículo 5°—**Confidencialidad.** El Servicio Nacional de Aduanas mantendrá estricta confidencialidad de la información obtenida directamente del interesado conforme a este Decreto y la legislación vigente; y se utilizará únicamente para los efectos del Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable.

Artículo 6°—**Divulgación de normativa, manuales, formularios e instructivos.** La autoridad aduanera mantendrá actualizado el sitio WEB del Ministerio de Hacienda, con la normativa vigente, los requisitos, las obligaciones, los formularios, instructivos y demás documentos vigentes para optar y mantener la condición de Operador Económico Autorizado en el PROFAC.

CAPÍTULO II

Requisitos, obligaciones y beneficios del Operador Económico Autorizado

Artículo 7°—**Condiciones previas.** Las personas físicas o jurídicas que deseen optar por la certificación PROFAC deberán cumplir con las siguientes condiciones.

- a) Tener domicilio en el territorio aduanero nacional.
- b) Haber efectuado exportaciones y/o importaciones u ofrecer servicios que tengan relación directa con importaciones o exportaciones, en calidad de auxiliares de la función pública aduanera por un período no menor a los tres años anteriores a la presentación de la solicitud.
- c) Poseer capacidad jurídica para actuar y contraer obligaciones en nombre propio o de la empresa que represente, independientemente de la naturaleza y características del tipo de actividad comercial o modelo de negocio que desarrolle.

Artículo 8°—**Requisitos.** La persona física o jurídica que voluntariamente solicite ingresar al PROFAC, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- 1) Historial Satisfactorio de Cumplimiento Aduanero, Tributario y Judicial, para lo cual se debe demostrar:

- a. Encontrarse al día con las obligaciones tributarias y aduaneras.
- b. No haber sido sancionado en los últimos tres años anteriores a la presentación de la solicitud, por conductas graves relativas a la legislación aduanera o tributaria.
- c. No haber sido sentenciado en los últimos 10 años anteriores a la presentación de la solicitud, por delitos penales castigables por los tribunales de justicia nacionales e internacionales.

Los requisitos establecidos en los incisos b) y c), se extienden al representante legal y puestos de control de la gestión de la empresa.

2) Gestión Administrativa:

- a. Disponer y mantener actualizado los permisos o autorizaciones requeridos para una correcta ejecución de sus actividades comerciales.
- b. Encontrarse al día con sus obligaciones ante la Caja Costarricense del Seguro Social.
- c. Realizar valoraciones de riesgo sobre las operaciones aduaneras y comerciales.
- d. Efectuar comprobaciones y evaluaciones de las políticas internas mediante auditorías.
- e. Utilizar un sistema contable informatizado para el control del giro de su negocio, así como de sus operaciones aduaneras y comerciales.
- f. El exportador debe disponer de un sistema de control de inventario para el ingreso, transformación y salida de las mercancías.
- g. Disponer de un procedimiento que describa como se realizan los trámites aduaneros.

3) Solvencia Financiera. La administración aduanera verificará los siguientes requisitos con base en la información de los últimos tres años fiscales:

- a. Estados financieros actualizados y elaborados de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) y Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).
- b. Reporte Crediticio del Centro de Información de la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF), emitido por una entidad financiera autorizada por la SUGEF.
- c. Cumplimiento y capacidad de pago de sus compromisos adquiridos, así como tener los bienes y recursos para hacerle frente a sus obligaciones.

- d. No haber incurrido o se encuentre solventando un proceso de administración y reorganización por intervención judicial.
 - e. No ser objeto de embargos judiciales.
 - f. No haber sido sancionado mediante sentencia o resolución condenatoria en firme por algún proceso Administrativo o Judicial por cobro o falta de pago.
- 4) Medidas de Seguridad. La administración aduanera conforme la naturaleza y características del tipo de actividad comercial verificará las siguientes medidas de seguridad:
- a) Seguridad física en las instalaciones:
 - i. Medidas de seguridad en límites exteriores e interiores de las instalaciones.
 - ii. Medidas de seguridad en puertas, ventanas y casetas.
 - iii. Medidas de seguridad en los estacionamientos para vehículos.
 - iv. Medidas de seguridad en la estructura del Edificio.
 - v. Control de cerraduras y llaves.
 - vi. Disponer de un sistema de iluminación dentro y fuera de las instalaciones.
 - vii. Disponer de alarmas y/o cámaras de vigilancia.
 - viii. Disponer de sistemas y/o aparatos de comunicación interna.
 - b) Seguridad en el acceso de personas a las instalaciones:
 - i. Control para el acceso de empleados.
 - ii. Control para el acceso de visitantes, proveedores, contratistas o personal de mensajería.
 - iii. Control para la localización y retiro de personas no autorizadas.
 - c) Seguridad para el ingreso, permanencia y salida de las mercancías.
 - d) Seguridad en el proceso de transporte.
 - e) Seguridad en las unidades de transporte de carga:
 - i. Inspección de contenedores y remolques.
 - ii. Colocación y custodia de sellos de Seguridad.
 - iii. Almacenamiento y reparación de las unidades de transporte.

- f) Seguridad en relación con los socios comerciales.
- g) Seguridad en la Contratación del Personal permanente y temporal; seguimiento y finalización de la relación laboral de los empleados.
- h) Seguridad de la Información y del Sistema Informático:
 - i. Respaldo de la Información electrónica de la empresa.
 - ii. Protección de la Información y del Sistema Informático.
 - iii. Manejo y protección de la documentación.
- i) Seguridad Industrial.
- j) Capacitación en Materia de Seguridad y del OEA.

5) **Cualquier otro que establezca la Dirección General de Aduanas, previa publicación en el Diario Oficial La Gaceta.**

Artículo 9°—**Obligaciones.** Las personas físicas o jurídicas que sean autorizadas por la Dirección General de Aduanas como Operador Económico Autorizado en el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

- 1) Mantener durante el plazo de la certificación, los requisitos establecidas mediante este Decreto.
- 2) Realizar anualmente las autoevaluaciones que al efecto disponga el Servicio Nacional de Aduanas.
- 3) Informar al Área de Relaciones y Asuntos Externos de forma inmediata, cualquier cambio en sus operaciones que afecte el cumplimiento de los requisitos como Operador Económico Autorizado, incluyendo entre otros:
 - a) Cambio de propietario de la empresa.
 - b) Apertura o cierre de instalaciones, sucursales o filiales.
 - c) Variaciones importantes en el número de empleados.
 - d) Cambios en la estructura organizacional de la empresa.
 - e) Cambio de sistema contable o del sistema informático.
 - f) Cambios de datos indicados en el formulario de solicitud incluyendo fusión de sociedades, cambio de representante legal, nombre comercial, reforma a sus estatutos o pactos.

- g) Cambios de sus socios comerciales.
 - h) Cambios que afecten negativamente la solvencia financiera.
 - i) Comunicación de los errores en las actividades aduaneras y de los incidentes de seguridad significativos.
- 4) Poseer un procedimiento documentado mediante el cual se establezca cómo revisar y dar cumplimiento a los requisitos y obligaciones como empresa certificada. Este procedimiento debe contemplar un registro de irregularidades, la comunicación inmediata de dichas irregularidades a la aduana de jurisdicción y las medidas correctivas que la empresa considera necesarias para mantener la condición de Operador Económico Autorizado.
 - 5) Mantener un archivo con toda la documentación generada para obtener y mantener la certificación PROFAC.
 - 6) Presentar y suministrar al Área de Relaciones y Asuntos Externos, en el plazo de diez días hábiles, a partir de su requerimiento, toda aquella información documental y/o electrónica que ésta requiera para corroborar el cumplimiento de su condición como Operador Económico Autorizado.
 - 7) Brindar a la autoridad aduanera, la colaboración necesaria para efectuar los procesos de verificación, inspección de instalaciones, recintos, bodegas, cargas y medios de transporte entre otros.
 - 8) Acatar las recomendaciones emitidas y notificadas por el Área de Relaciones y Asuntos Externos, relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones y requisitos.
 - 9) Todas aquellas otras que disponga la Dirección General de Aduanas mediante resolución de alcance general.

Artículo 10.—**Beneficios.** La administración aduanera otorgará a las personas físicas o jurídicas autorizadas en la condición de Operador Económico Autorizado en el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable, los siguientes beneficios:

- 1) Estatus de empresa confiable y segura para el Servicio Nacional de Aduanas.
- 2) Asignación de ejecutivos PROFAC.
- 3) Publicidad para las empresas certificadas en la web del Ministerio de Hacienda, en eventos nacionales e internacionales y publicidad escrita que se realice sobre el OEA.
- 4) Capacitación en materia de procedimientos aduaneros y materia técnica aduanera.

- 5) Simplificación y facilitación de los procedimientos y operaciones aduaneras respecto a:
 - a. Reducción en los controles físicos y documentales.
 - b. Prioridad en la atención de las gestiones aduaneras.
 - c. Prioridad en la aplicación de los controles aduaneros.
 - d. En caso de revisión física y/o documental, se atenderá con prioridad.
 - e. Ampliación de los horarios de la aduana.
 - f. Elección del lugar para la inspección de la mercancía en caso de corresponder revisión física.
 - g. Prioridad en la atención y movilización de las cargas en pasos fronterizos.
- 6) Reconocimiento internacional de los Operadores de Comercio PROFAC mediante Acuerdos de Reconocimiento Mutuo.
- 7) Aquellos otros que disponga la Dirección General de Aduanas, según su competencia.

Dichos beneficios no podrán transmitirse o cederse de forma alguna, por lo que el uso y aplicación de los mismos queda estrictamente restringido a su beneficiario.

CAPÍTULO III

Proceso de certificación del Operador Económico Autorizado

Artículo 11.—**Solicitud.** La persona física o jurídica que voluntariamente requiera certificarse como Operador Económico Autorizado en el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable, debe presentar ante el Área de Relaciones y Asuntos Externos, el Formulario de Solicitud de Certificación PROFAC establecido a tal efecto mediante resolución de alcance general, aportando en el acto los documentos adjuntos y el cuestionario de autoevaluación de la empresa establecido a tal efecto mediante resolución de alcance general. Tanto el formulario de solicitud como el cuestionario de autoevaluación deberán ser complementados y firmados por la persona con capacidad y facultad legal para actuar y contraer obligaciones en nombre propio o de la empresa.

La gestión de solicitud para optar por la certificación PROFAC ante la Dirección General de Aduanas es gratuita.

Artículo 12.—**Datos de la solicitud.** El formulario de solicitud de certificación PROFAC contendrá la siguiente información:

- 1) Nombre completo y demás calidades del solicitante y del representante legal cuando corresponda.
- 2) Número de cédula física o jurídica del solicitante y del representante legal cuando corresponda.
- 3) Lugar y medio para recibir notificaciones.
- 4) En caso de personas jurídicas:
 - a. Nombre comercial o razón social.
 - b. Fecha de constitución de la empresa.
 - c. Domicilio donde ejerza su actividad principal.
 - d. Actividad económica.
- 5) Dirección de sitio web y apartado postal.
- 6) Régimen aduanero, código, aduana de control, frontera de salida.
- 7) Datos del personal responsable encargado de las gestiones y operaciones ante la autoridad aduanera.
- 8) Datos de la o las personas contacto de la empresa ante el Área de Relaciones y Asuntos Externos
- 9) Consentimiento del interesado para que la autoridad aduanera efectúe el análisis y la evaluación de los requisitos y condiciones así como la realización de visitas a las instalaciones, para optar por la certificación de Operador Económico Autorizado bajo el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable.

Artículo 13.—**Documentos Adjuntos a la Solicitud.** Además de la información prevista para la presentación del formulario de solicitud de certificación PROFAC, los interesados deben aportar los siguientes documentos:

- 1) Cuestionario de Autoevaluación de la empresa debidamente completado y firmado, establecido a tal efecto mediante resolución de alcance general.
- 2) Hoja de antecedentes judiciales del Representante Legal y de las personas que ocupan los puestos de control de la gestión.
- 3) En caso de personas físicas.
 - a. Copia del documento de identificación.
- 4) En caso de personas jurídicas:

- a) Certificación de la personería jurídica, no mayor a tres meses de emitida a la fecha de presentación del documento.
- b) Certificación Registral o Notarial de la escritura del pacto constitutivo de la empresa. En caso de haber operado fusiones por absorción o fusión, debe de aportarse el documento legal correspondiente.
- c) Copia del documento de identidad del representante legal y de las personas que ostentan puestos de control de la gestión.
- 5) Descripción de su cadena logística, indicando los sujetos que la integran y las funciones que realiza cada uno de ellos.
- 6) Aportar los estados financieros auditados de los últimos tres períodos fiscales anteriores a la presentación de la solicitud
- 7) Reporte Crediticio, emitido por una entidad financiera fiscalizada por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF), en la que se indique cuál es la calificación y situación crediticia del solicitante.
- 8) Toda aquella información o documentación que se requiera para justificar las respuestas del cuestionario de autoevaluación.

Artículo 14.—**Análisis y verificación de Admisibilidad.** Presentada la solicitud de certificación PROFAC, el Área de Relaciones y Asuntos Externos, inicia el proceso de análisis y verificación de la admisibilidad de la información y documentos adjuntos requeridos en la solicitud. Dicho proceso consistirá en un estudio pormenorizado de la solicitud, documentos adjuntos y antecedentes del interesado; el cual deberá efectuarse dentro del plazo de ochenta días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud.

Cuando producto del estudio de admisibilidad se determine necesario por parte del Área de Relaciones y Asuntos Externos prevenir al interesado sobre errores u omisiones, o el cumplimiento de alguno de los requisitos formales requeridos para la prosecución de la solicitud, se prevendrá al interesado para que los subsane dentro del plazo perentorio de diez días hábiles.

La prevención debidamente notificada al interesado en el lugar o medio que hubiere señalado en la solicitud, suspenderá a favor de la administración el plazo previsto para la conclusión de la etapa del proceso.

Una vez agotado el plazo de prevención, el Área de Relaciones y Asuntos Externos, determinará el cumplimiento de las formalidades dispuestas en el presente proceso y continuará inmediatamente con la siguiente etapa de certificación si así corresponde.

Si el interesado no cumpliera en tiempo con la prevención, el Área de Relaciones y Asuntos Externos, dispondrá de tres días hábiles posteriores al vencimiento del plazo

de la prevención para emitir el acto resolutorio que deniegue la solicitud y ordene el archivo final.

Artículo 15.—**Evaluación y verificación de requisitos.** Esta etapa consistirá en la ejecución de un estudio de campo y la elaboración de un informe final llevado a cabo por el Área de Relaciones y Asuntos Externos, a fin de verificar y evaluar el cumplimiento de los requisitos dispuestos en el presente Decreto.

Posterior al estudio de campo, en caso de ser necesario, el Área de Relaciones y Asuntos Externos hará la prevención al interesado para que subsane los incumplimientos, a los requisitos o formalidades dispuestos para la certificación como Operador Económico Autorizado.

Para la atención de la prevención, se otorgará el plazo de un mes; en cuyo caso se suspenderá a favor de la administración el cómputo del término originalmente otorgado para finiquitar la etapa en la que se encuentre el proceso.

Concluido el plazo dispuesto para el cumplimiento de la prevención, el Área de Relaciones y Asuntos Externos, realizará la reinspección en las instalaciones del interesado y evaluará aquellos aspectos en los que hubiere versado la prevención.

Una vez efectuada la reinspección, se procederá a emitir el informe final de resultados, en el que se fundamente y sustente la recomendación de autorizar o denegar al interesado la certificación como Operador Económico Autorizado.

Si producto de la recomendación dispuesta en el informe final de resultados se determina procedente autorizar la certificación, la Dirección General de Aduanas en el plazo de tres días hábiles emitirá el acto resolutorio que ordena la certificación PROFAC.

Si dicha recomendación versa sobre la denegatoria de la certificación, la Dirección General de Aduanas emitirá dentro del mismo plazo de tres días hábiles el acto resolutorio de denegatoria de la certificación.

Artículo 16.—**Expedición y validez de la certificación.** En el plazo de cinco días hábiles posteriores y contados a partir de la notificación al interesado del acto resolutorio que resuelve sobre la certificación como OEA, la Dirección General de Aduanas procederá a emitir la certificación de Operador Económico Autorizado. Dicha certificación será autorizada por un plazo de cuatro años.

Concluido los cuatro años de certificación como Operador Económico Autorizado, el interesado podrá proceder a efectuar una nueva solicitud de certificación previo cumplimiento de las formalidades y requisitos dispuestos en el presente Reglamento.

Artículo 17.—**Comprobación de la certificación.** En el ejercicio de sus funciones y cuando así lo considere pertinente, el Área de Relaciones y Asuntos Externos podrá realizar inspecciones en las instalaciones del Operador Económico Autorizado, previa comunicación al interesado.

Artículo 18.—**Desestimamiento o renuncia.** Cuando el interesado decida no continuar con el proceso de solicitud de certificación PROFAC o cuando el OEA decida renunciar al Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable, podrá comunicar por escrito al Área de Relaciones y Asuntos Externos su intención de no continuar con las gestiones pendientes o su certificación; en cuyo caso se procederá a emitir el acto resolutivo que resuelve la renuncia.

El acto administrativo será notificado en el lugar y forma que hubiere comunicado el interesado.

Resuelta la renuncia, el interesado no podrá gestionar una nueva solicitud de certificación PROFAC hasta tanto no hubiere transcurrido el plazo de tres años desde el acto resolutivo que resuelve la renuncia.

CAPÍTULO IV

Inhabilitación y revocatoria del Operador

Económico Autorizado

Artículo 19.—**Inhabilitación.** Procederá la inhabilitación de la condición como Operador Económico Autorizado en aquellos casos en los que exista incumplimientos de las obligaciones requeridas para mantener la certificación como Operador Económico Autorizado, conforme las disposiciones del presente Reglamento, y las demás normas que lo modifiquen o adicionen; siempre y cuando los incumplimientos puedan ser subsanados por el Operador Económico Autorizado y no se encuentren previstas como causales de revocatoria.

Una vez que se verifique el incumplimiento, la Dirección General de Aduanas dentro del plazo de quince días hábiles procederá a emitir el acto resolutivo sobre la inhabilitación del Operador Económico Autorizado, el cual deberá ser notificado en el lugar o medio señalado.

Dicho acto administrativo tendrá por efecto la suspensión de los beneficios otorgados por un período máximo de tres meses, plazo en el cual el interesado deberá aportar las pruebas necesarias para demostrar a la autoridad aduanera que ha subsanado el incumplimiento por el que fue inhabilitado.

Si posterior al acto administrativo que ordena la inhabilitación del Operador Económico Autorizado transcurrieran tres meses sin que se hubieren subsanados los incumplimientos, la Dirección General de Aduanas dentro del plazo de quince días hábiles, emitirá una resolución ordenando la revocatoria de la condición de Operador Económico Autorizado.

Artículo 20.—**Revocatoria.** Procederá la revocatoria de la condición como Operador Económico Autorizado cuando se presente alguna de las siguientes circunstancias:

- 1) El Operador Económico Autorizado sea sancionado por conductas graves definidas en este Reglamento.

- 2) El Operador Económico Autorizado sea sentenciado por delitos penales castigables por los tribunales de justicia nacionales e internacionales.
- 3) El Operador Económico Autorizado sea sancionado por infracciones relativas a la seguridad o resguardo de las mercancías conforme a las operaciones aduaneras en las que intervenga.
- 4) El Operador Económico Autorizado se someta por más de una ocasión por la misma causa, al trámite de regularización de la obligación tributaria aduanera respecto a procesos aduaneros realizados posteriormente a la certificación OEA.
- 5) El Operador Económico Autorizado sea declarado en estado de quiebra o insolvencia por un juez civil.
- 6) Permita o facilite al amparo de su certificación, que un tercero obtenga beneficios en virtud de su condición.
- 7) No haya podido demostrar durante el período de inhabilitación el cumplimiento de las obligaciones.
- 8) Cuando los representantes legales de la empresa certificada como Operador Económico Autorizado, a consecuencia del ejercicio de sus funciones se encuentren involucrados en alguno de los supuestos de los incisos 1), 2), 3) y 6) del presente artículo.

En dichos supuestos la Dirección General de Aduanas emitirá el acto resolutivo que resuelve sobre la revocatoria de la condición del Operador Económico Autorizado, acto que deberá ser emitido dentro del plazo de tres días hábiles contados a partir del día en que se conozcan las circunstancias que den lugar a la revocatoria.

Dicho acto administrativo le será notificado al interesado por el lugar o medio que hubiere señalado para recibir notificaciones.

Una vez emitido el acto administrativo que revoca la condición como Operador Económico Autorizado, la persona física o jurídica deberá de forma inmediata devolver el certificado.

El interesado no podrá gestionar una nueva solicitud de certificación PROFAC, hasta tanto no hubieren transcurrido tres años contados a partir de la declaratoria en firme de revocatoria de la condición de Operador Económico Autorizado.

CAPÍTULO V

Impugnación de Actos

Artículo 21.—**Recursos.** Contra el acto resolutivo final que deniegue la certificación PROFAC y contra el acto de revocatoria de la condición de Operador Económico Autorizado cabrán los recursos de revocatoria y de apelación para ante el Tribunal

Aduanero Nacional en los términos de los artículos 204 y 204 bis de la Ley General de Aduanas.

CAPÍTULO VI

Adiciones, Derogaciones y Vigencia

Artículo 22.—**Adiciones al Reglamento a la Ley General de Aduanas.** Adiciónense siete incisos al artículo 7 bis del Reglamento a la Ley General de Aduanas, Decreto Ejecutivo N° 25270 del 14 de junio de 1996, publicado en el Diario Oficial *La Gaceta* N° 123 del 28 de junio de 1996, sus reformas y modificaciones, para que en adelante se lea:

- w. Evaluar las solicitudes de certificación PROFAC presentadas por los interesados, verificar el cumplimiento de los requisitos, emitir el informe con las respectivas recomendaciones para la Dirección General de Aduanas y preparar los proyectos de resolución correspondientes.
- x. Ejecutar las acciones pertinentes para que la Dirección General de Aduanas inhabilite o revoque la certificación PROFAC a las empresas OEA involucradas en algunas de las causas establecidas en la normativa nacional.
- y. Ejecutar acciones de seguimiento para verificar el cumplimiento de los requisitos y obligaciones por parte de las empresas PROFAC.
- z. Dar seguimiento al cumplimiento de los beneficios por parte de la Autoridad Aduanera.
- aa. Elaborar propuestas de mejora de la normativa emitida para el programa PROFAC.
- bb. Proponer y participar en la negociación de la suscripción de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo con Programas de Operador Económico Autorizado de otras Administraciones Aduaneras, así como alianzas estratégicas y convenios.
- cc. Participar en la negociación de incorporaciones al programa PROFAC de otras instituciones estatales que ejercen control en frontera.

Artículo 23.—**Derogatoria.** Deróguese el Decreto N° 36461-H, del diecisiete del mes de enero del dos mil once, publicado en el Diario Oficial *La Gaceta* N° 55 del 18 de marzo del 2011.

Artículo 24.—**Vigencia.** Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los veinticuatro días del mes de febrero del año dos mil quince.

LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA.—El Ministro de Hacienda, Helio Fallas V.—1 vez.—O. C. N° 24313.—Solicitud N° 6115.—(D38998 - IN2015030463).

En calidad de estudiantes de la Universidad de Costa Rica nos encontramos realizando una investigación la cual busca conocer sobre la implementación del Operador Económico Autorizado del Ministerio de Hacienda de Costa Rica. La información suministrada será tratada de manera confidencial y exclusivamente para fines académicos.

1. ¿Su empresa conoce que es la figura del Operador Económico Autorizado en Costa Rica?
 Sí
 No

2. ¿Su organización tiene interés en certificarse como OEA?
 Sí
 No

Si contesta Sí, pasar a la pregunta 4.

3. ¿Cuáles son las razones por las que considera su empresa no está interesado en la certificación?

A. No visualiza beneficios
B. No está dispuesto a invertir recursos económicos en una certificación
C. Cuenta con otras certificaciones con mejores beneficios
D. Otras

4. ¿Su empresa estará dispuesta a invertir en el corto plazo para obtener la figura del Operador Económico Autorizado?

- Sí
 No

5. ¿Cuáles son las razones por las que considera no ha logrado certificarse?
- A. No cuento con capacidad financiera para invertir
 - B. No cuento con algunas de las disposiciones en el apartado 2) del decreto N 38998-H
 - C. Cuento con sanciones administrativas pendientes de resolver ante la DGA
 - D. Otros
6. ¿Cree que tener la certificación de Operador Económico Autorizado puede mejorar la reducción en aforos rojos ante la autoridad aduanera?
- () Sí
- () No
7. ¿Cuenta con solvencia financiera para realizar cambios en planta para la seguridad física y de acceso a los empleados?
- () Sí
- () No
8. ¿Se encuentra la empresa al día con las obligaciones tributarias y aduaneras?
- () Sí
- () No
9. ¿En los últimos tres años la empresa ha tenido algún tipo de sanción relativa a la legislación aduanera o tributaria de Costa Rica?
- () Sí
- () No

10. ¿Realizan fiscalizaciones internas de los procedimientos aduaneros y la tramitología aplicada?

Sí

No

11. ¿Cuentan con sistema de valoración de riesgo aduanero y comercial?

Sí

No

12. ¿Cuenta su empresa con un control de seguridad para el ingreso físico a sus instalaciones?

Sí

No

Si respondió No, pase a pregunta 14.

13. Tomando en cuenta la naturaleza y características del tipo actividad comercial, marcar con una (x) las medidas de seguridad física aplicadas por su representada. **Seguridad física en las instalaciones:**

Medidas de seguridad en límites exteriores e interiores de las instalaciones.

Medidas de seguridad en puertas, ventanas y casetas.

Medidas de seguridad en los estacionamientos para vehículos.

Medidas de seguridad en la estructura del edificio.

Control de cerraduras y llaves.

Disponer de un sistema de iluminación dentro y fuera de las instalaciones.

Disponer de alarmas y cámaras de vigilancia.

Disponer de sistemas y aparatos de comunicación interna.

14. ¿Cuenta su empresa con un control de seguridad para el ingreso de personas a las instalaciones?

Sí

No

Si respondió No, pase a pregunta 16.

15. Tomando en cuenta la naturaleza y características del tipo actividad comercial, marcar con una (x) las medidas de seguridad en el acceso de personas aplicadas por su representada. **Seguridad en el acceso de personas a las instalaciones:**

Control para el acceso de empleados.

Control para el acceso de visitantes, proveedores, contratistas o personal de mensajería.

Control para la localización y retiro de personas no autorizadas.

16. ¿Cuenta su empresa con un control de seguridad para el ingreso el ingreso, permanencia y salida de las mercancías?

Sí

No

Si respondió No, pase a pregunta 18.

17. Tomando en cuenta la naturaleza y características del tipo actividad comercial, marcar con una (x) las medidas de seguridad en el ingreso, permanencia y salida de mercancías aplicadas por su representada. **Seguridad para el ingreso, permanencia y salida de las mercancías.**

- () Seguridad en el proceso de transporte.
- () Inspección de contenedores y remolques.
- () Colocación y custodia de sellos de seguridad.
- () Almacenamiento y reparación de las unidades de transporte.

18. Tomando en cuenta la naturaleza y características del tipo actividad comercial, marcar con una (x) las medidas de seguridad de la información aplicadas por su representada. **Seguridad de la Información y del Sistema Informático:**

- () Respaldo de la Información electrónica de la empresa.
- () Protección de la Información y del Sistema Informático.
- () Manejo y protección de la documentación.

Agradecemos mucho la ayuda brindada.

Empresas OEA

En calidad de estudiantes de la Universidad de Costa Rica nos encontramos realizando una investigación la cual busca conocer sobre la implementación del Operador Económico Autorizado del Ministerio de Hacienda de Costa Rica. La información suministrada será tratada de manera confidencial y exclusivamente para fines académicos.

1. ¿Cómo conoció acerca de la certificación OEA?
 - A. Campañas Publicitarias del Ministerio de Hacienda.
 - B. Capacitaciones.
 - C. Por su Agencia de Aduanas.
 - D. Otro.

2. ¿Elija el nivel de dificultad que considera debió de cumplir para certificarse como OEA?
 - A. Fácil
 - B. Neutral
 - C. Difíciles
 - D. Muy difíciles

3. ¿Cuál fue la principal motivación para convertirse en una empresa certificada como OEA?
 - A. Facilitación en procedimientos aduaneros
 - B. Reducción en verificación automática de aforos
 - C. Reconocimiento internacional
 - D. Seguridad en la cadena de suministros

4. ¿Conoce su empresa el nombre del especialista OEA en la aduana de mayor operación?

 Sí
 No

5. ¿Reconoce como beneficio la publicación y el reconocimiento de empresa OEA en el Ministerio de Hacienda?

Sí

No

6. ¿Su Agencia de Aduanas facilita información explicando cambios o mejoras en los procedimientos aduaneros o en materia técnica así como cambios en la figura del Operador Económico Autorizado?

Sí

No

7. ¿Su empresa se ha beneficiado del beneficio de Reconocimiento Mutuo que tiene Costa Rica con otros países?

Sí

No

8. Con esta certificación ¿Considera que ha tenido beneficios que impactarán positivamente su operación?

Sí

No

9. En relación a simplificación y facilitación de los procedimientos y operaciones aduaneras.

Elija los beneficios considerados aplicados por la certificación OEA.

Reducción en los controles físicos y documentales.

Prioridad en la atención de las gestiones aduaneras.

Prioridad en la aplicación de los controles aduaneros.

En caso de revisión física y/o documental, se atenderá con prioridad.

- Ampliación de los horarios de la aduana.
- Elección del lugar para la inspección de la mercancía en caso de corresponder revisión física.
- Prioridad en la atención y movilización de las cargas en pasos fronterizos.

10. ¿Recomendaría la certificación OEA a otras empresas?

- Sí
- No

Agradecemos mucho la ayuda brindada.