

ALADI/SEC/Estudio 207
22 de octubre de 2014

PROCEDIMIENTOS ADUANEROS SUSCEPTIBLES DE SER ARMONIZADOS EN EL ÁMBITO DE LA ALADI

Resumen Ejecutivo

El presente estudio fue elaborado por la Secretaría General en cumplimiento de la Actividad V-06 “Procedimientos Aduaneros” del Programa de Actividades de la ALADI para el año 2014.

Su objetivo fue identificar disposiciones relacionadas con procedimientos aduaneros susceptibles de armonización futura en el marco de la ALADI, priorizando algunos temas puntuales en los cuales podía advertirse un margen para la facilitación del comercio y tomando en consideración los elementos contenidos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, cuya negociación culminó en diciembre de 2013 (Acuerdo de Bali).

Al respecto, se concluyó que en el plano regional y desde los organismos de integración, es posible desarrollar mecanismos y emprender acciones que contribuyan al crecimiento y facilitación del comercio entre los miembros para el mejor aprovechamiento de las preferencias arancelarias pactadas. La facilitación y armonización de los procedimientos aduaneros, dotándolos de una mayor rapidez, transparencia y seguridad jurídica, es una de las herramientas para lograr ese objetivo.

Las sugerencias de líneas de acción derivadas del presente estudio, que a juicio de la Secretaría General podrían emprenderse a esos efectos, son las siguientes:

1. En cuanto a la Digitalización del Comercio, trabajar desde una perspectiva regional en la digitalización de los documentos asociados a las operaciones de comercio exterior así como en el intercambio electrónico de información entre los distintos actores públicos y privados que participan en tales operaciones. La iniciativa relativa a la certificación de origen digital de la ALADI se inscribe dentro de este ámbito y requiere de la incorporación activa de la mayor cantidad de países posible para consolidarse y potenciar sus beneficios.

2. La importancia y viabilidad de acordar un formato de certificado de origen único para todos los acuerdos entre países miembros de la ALADI, que contemple únicamente aquellos datos considerados necesarios para justificar el origen de las mercancías y prescinda de aquellos otros que no tienen relación alguna con el origen y cuya exigencia, en muchos casos, dificulta o impide el aprovechamiento del trato arancelario preferencial. La existencia de un formato único de certificado de origen, simplificado y con los datos estrictamente necesarios para justificar dicho origen, tendría un impacto positivo en la facilitación de las operaciones comerciales cursadas a través de la red de acuerdos preferenciales de la ALADI y simplificaría considerablemente la estructura del Certificado de Origen Digital (COD), posibilitando la rápida incorporación al sistema de los nuevos acuerdos.

Se estima que esta iniciativa, al no implicar negociación de criterios o requisitos ni generales ni específicos de origen, tendría un proceso de negociación relativamente rápido y sin mayores complejidades.

3. En materia de armonización de otras disposiciones contenidas en las reglas de origen y en los procedimientos aduaneros relacionados con el origen de los acuerdos suscritos entre países miembros, se sugiere:
 - a. Permitir que la facturación para la importación sea realizada por terceros operadores sin limitar los países en los cuales dichos operadores pueden estar situados.
 - b. Considerar la posibilidad de eliminar de las disposiciones relativas a certificación de origen la exigencia de que dicho certificado se emita dentro de los 60 días posteriores a la fecha de factura.
 - c. Explorar, en determinadas situaciones, mecanismos que permitan emitir certificados de origen derivados como forma de permitir la parcialización de un certificado de origen anterior.
 - d. Eliminar de las disposiciones relativas a la exigencia de expedición directa la referencia a los motivos por los cuales puede producirse el tránsito por un tercer país no miembro, tales como las cuestiones geográficas o consideraciones relativas al transporte.
 - e. Establecer a título expreso en las reglas de origen de los acuerdos que otorgan a la aduana del país de importación la posibilidad de solicitar un documento probatorio del cumplimiento de las disposiciones de expedición directa, qué tipo de documentos se consideran probatorios del tránsito sin trasbordo ni almacenamiento, del tránsito con trasbordo, y en aquellos casos en que la mercancía es almacenada temporalmente bajo control aduanero en un tercer país. Asimismo, explorar la posibilidad de incluir en los acuerdos disposiciones del tipo de las contenidas en el Acuerdo de Complementación Económica No.

71 suscrito entre Cuba y Panamá, en relación a los denominados en ese ámbito “Certificados de Reexportación”, refiriéndolas a aquellos casos en los cuales la mercancía es almacenada bajo control de la aduana en el tercer país.

4. Analizar la posibilidad de disponer de un marco jurídico para el reconocimiento de la firma digital en la región.
5. Explorar líneas de cooperación con la OMA, teniendo en cuenta el Acuerdo de Cooperación ALADI-OMA así como las principales conclusiones de las actividades realizadas bajo dicho marco:
 - a. Programa ALADI-OMA de apoyo para la implementación de programas de OEA en los países miembros de la ALADI (A ser sometido a consideración de dichos países miembros);
 - b. Desarrollar procedimientos que permitan facilitar a los países de la ALADI evaluar la compatibilidad de los programas de OEA desarrollados por cada uno de ellos, a los efectos de considerar el reconocimiento mutuo;
 - c. Desarrollar un Acuerdo Marco para la implementación de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo de los OEA en la región, que pueda ser tomado en consideración por los países miembros al momento de decidir suscribir acuerdos de esta naturaleza;
 - d. Apoyar a la OMA en los trabajos tendientes a la adhesión al Convenio de Kyoto Revisado y la aplicación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, por parte de los países miembros de ALADI, constituyéndose la ALADI en una plataforma regional para la aplicación de diversos instrumentos multilaterales.

Tabla de Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	1
INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO 1: ACUERDO DE BALI SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO	6
1.1. Generalidades	6
1.2. Principales compromisos relacionados con la facilitación de procedimientos aduaneros contemplados en el Acuerdo de Bali.....	8
1.3. Compromisos en materia de facilitación de procedimientos aduaneros contemplados en el Acuerdo de Bali y en los Acuerdos suscritos en el ámbito de la ALADI.	18
1.4. Algunos compromisos en materia de facilitación de procedimientos aduaneros que podrían ser considerados como “Bali Plus”.	21
CAPÍTULO 2: PROCEDIMIENTOS ADUANEROS SUSCEPTIBLES DE ARMONIZACIÓN FUTURA	26
2.1. Cambio de importador	27
2.2. Exportación con destino a un centro de distribución: Desconocimiento del importador en el momento de la exportación y fecha de emisión del Certificado de Origen.....	28
2.3. País de situación del tercer operador	30
2.4. Tránsito por un tercer país por razones distintas a las geográficas o de transporte	31
2.5. Prueba del cumplimiento de las disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo	32
2.6 Formularios de Certificados de Origen	34
2.7 Programas de Operador Económico Autorizado y los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo	35
2.8 Acuerdo Regional para la implementación y el reconocimiento de las firmas digitales	37
CAPÍTULO 3: ACUERDO DE COOPERACIÓN ALADI-OMA	39
CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS DE LÍNEAS DE ACCIÓN TENDIENTES A LA ARMONIZACIÓN FUTURA DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS	40
ANEXO 1: DATOS RELATIVOS AL IMPORTADOR REQUERIDOS EN LOS FORMULARIOS DE CERTIFICADO DE ORIGEN UTILIZADOS POR LOS ACUERDOS DE LA ALADI	43
ANEXO 2: CONDICIONES RELATIVAS A LA FECHA DE EMISIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE ORIGEN	45
ANEXO 3: DISPOSICIONES SOBRE OPERACIONES FACTURADAS POR TERCEROS OPERADORES	48
ANEXO 4: EXPEDICIÓN DIRECTA, TRÁNSITO Y TRASBORDO.....	51
ANEXO 5: PRUEBA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES EN MATERIA DE EXPEDICIÓN DIRECTA, TRÁNSITO Y TRASBORDO	53
ANEXO 6: PROGRAMAS DE OEA IMPLEMENTADOS POR LOS PAÍSES DE LA ALADI.	56
ANEXO 7: ACUERDOS DE RECONOCIMIENTO MUTUO DE OEA SUSCRITOS Y EN PROCESO DE NEGOCIACIÓN...58	

INTRODUCCIÓN

El presente estudio¹, que tiene el propósito de identificar disposiciones relacionadas con procedimientos aduaneros susceptibles de ser armonizados en el marco de la ALADI, a los efectos de facilitar el comercio, y que tiene además en cuenta los elementos contenidos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), Acuerdo de Bali, así como el Acuerdo de Cooperación suscrito entre la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), se estructura en torno a tres capítulos y un apartado con conclusiones generales.

En el Capítulo 1 se proporciona una reseña general de los compromisos asumidos por los países miembros de la OMC en el marco del Acuerdo de Bali sobre Facilitación del Comercio, los que conforman el ámbito multilateral dentro del cual se contextualizan las eventuales iniciativas en materia de armonización y facilitación de procedimientos aduaneros que son el objeto del presente documento.

En el Capítulo 2 se analizan algunas disposiciones relacionadas con los procedimientos y figuras del ámbito aduanero tales como la certificación de origen; expedición directa, tránsito y trasbordo; actuación de terceros operadores; incluyendo explorar la posibilidad de realizar acciones a nivel regional que coadyuven a la suscripción de acuerdos de reconocimiento mutuo de programas de Operador Económico Autorizado (OEA) en el ámbito de la ALADI, como forma de agilizar dichos procedimientos aduaneros, facilitando el comercio intrarregional.

En ese sentido y con base en dicho análisis la Secretaría General se permite realizar algunas sugerencias tendientes a una armonización de la normativa existente sobre estas materias en los acuerdos de la ALADI.

En el Capítulo 3 se presenta el Acuerdo de Cooperación suscrito entre la Secretaría General de la ALADI y la OMA, con el fin de fortalecer los lazos de cooperación técnica entre la ALADI y la OMA teniendo en cuenta la complementariedad en los objetivos y actividades desarrollados por ambas Instituciones. En dicho capítulo se presentan también las principales conclusiones derivadas de las actividades que se han desarrollado hasta la fecha en el marco de dicha cooperación, incluyendo las del Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros de la ALADI, así como las del Seminario “La Modernización de la Gestión Aduanera para la Facilitación del Comercio”, recientemente organizado por la ALADI y el Ministerio de Economía y Finanzas de la República Oriental del Uruguay (MEF), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Finalmente, en el apartado de conclusiones generales, se realizan las sugerencias de líneas de acción tendientes a la posible armonización de procedimientos aduaneros en el ámbito de la ALADI.

¹, Elaborado de acuerdo a lo previsto por el Programa de Actividades de la ALADI para el año 2014, Actividad V-06 “Procedimientos Aduaneros”.

CAPÍTULO 1

ACUERDO DE BALI SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

1.1. Generalidades

Durante la Novena Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que tuvo lugar entre los días 3 y 6 de diciembre de 2013 en Bali, Indonesia, fue concluida la negociación de un Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en virtud de la Decisión Ministerial del 7 de diciembre de 2013.

El objetivo del Acuerdo es la flexibilización de los procedimientos aduaneros, volviéndolos más transparentes y predecibles, así como mejorar la eficiencia y disminuir los costos para el comercio. A tales efectos, pretende aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, los cuales versan sobre libertad de tránsito de las mercancías; derechos y formalidades referentes a la importación y la exportación; y publicación y aplicación de los reglamentos comerciales.

Los temas contemplados en el Acuerdo fueron objeto, asimismo, de una declaración de interés por parte de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a través de la Resolución de Dublín de 2013.

El Acuerdo, teniendo en cuenta el principio de Trato Especial y Diferenciado (TED), reconoce la necesidad de potenciar la asistencia y el apoyo para la creación de capacidad en los países en desarrollo y especialmente de los países menos adelantados (PMA); y de una cooperación efectiva entre los países Miembros en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros.

El referido instrumento se compone de dos secciones, la Sección I relativa a los aspectos concretos de la facilitación del comercio y la Sección II dedicada al trato especial y diferenciado para los países en desarrollo (PED) y países menos adelantados (PMA).

Los aspectos relativos a la facilitación del comercio son tratados en la Sección I de la forma en que se ilustra en el cuadro siguiente.

Aspectos relativos a la Facilitación del Comercio contemplados en el Acuerdo de Bali	
Artículo 1	Publicación y disponibilidad de la información (transparencia)
1	Publicación
2	Información disponible por medio de Internet
3	Servicios de información
4	Notificación
Artículo 2	Oportunidad de formular observaciones, información antes de la entrada en vigor y consultas
1	Oportunidad de formular observaciones, información antes de la entrada en vigor
2	Consultas
Artículo 3	Resoluciones anticipadas
Artículo 4	Procedimientos de recurso o de revisión
1	Derecho a recurso o revisión
Artículo 5	Otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia
1	Notificaciones de controles o inspecciones reforzados
2	Retención
3	Procedimientos de prueba
Artículo 6	Disciplinas sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas
1	Disciplinas generales sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas
2	Disciplinas específicas sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas
3	Disciplinas en materia de sanciones
Artículo 7	Levante y despacho de aduana de las mercancías
1	Tramitación previa a la llegada
2	Pago electrónico
3	Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas
4	Gestión del riesgo
5	Auditoría posterior al despacho de aduana
6	Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante
7	Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados
8	Envíos urgentes
9	Mercancías perecederas
Artículo 8	Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera
Artículo 9	Traslado de mercancías bajo control aduanero destinadas a la importación
Artículo 10	Formalidades relacionadas con la importación, la exportación y el tránsito
1	Formalidades y requisitos de documentación
2	Aceptación de copias
3	Utilización de las normas internacionales
4	Ventanilla única

5	Inspección previa a la expedición
6	Recurso a agentes de aduana
7	Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes
8	Mercancías rechazadas
9	Admisión temporal de mercancías/Perfeccionamiento activo y pasivo
Artículo 11	Libertad de tránsito
Artículo 12	Cooperación aduanera
1	Medidas para promover el cumplimiento y la cooperación
2	Intercambio de información
3	Verificación
4	Solicitud
5	Protección y confidencialidad
6	Facilitación de información
7	Aplazamiento o denegación de una solicitud
8	Reciprocidad
9	Carga administrativa
10	Limitaciones
11	Utilización o divulgación no autorizada
12	Acuerdos bilaterales y regionales
Artículo 13	Disposiciones institucionales
1	Comité de Facilitación del Comercio
2	Comité Nacional de Facilitación del Comercio

1.2. Principales compromisos relacionados con la facilitación de procedimientos aduaneros contemplados en el Acuerdo de Bali

A continuación se presentan los principales compromisos acordados en Bali en materia de facilitación de procedimientos aduaneros.

1.2.1. Publicación y disponibilidad de la información (transparencia) – Artículo 1

Para que las transacciones comerciales internacionales se lleven a cabo con eficacia, es necesario que los actores de comercio, en particular los importadores y exportadores, cuenten con información oportuna, precisa y de fácil acceso sobre la normativa comercial vigente que posibilite la toma de decisiones.

Dicha información incluye, entre otras, las relativas a los aranceles y demás cargas exigidos por los países en ocasión, por ejemplo, de una importación; la existencia de acuerdos comerciales en los cuales se hayan estipulado rebajas de dichos aranceles u otro tipo de beneficios y los requerimientos a cumplir para poder beneficiarse del tratamiento preferencial acordado; los reglamentos que señalan los procedimientos aduaneros a seguir para poder llevar a cabo la operación aduanera de que se trate; los plazos habituales de tramitación, las disposiciones sobre sanciones, las resoluciones sobre clasificación arancelaria, los reglamentos técnicos y los requerimientos sanitarios y fitosanitarios; los mecanismos administrativos o judiciales existentes a los cuales puede recurrir el operador privado para accionar en caso de controvertir la decisión de la Administración; y las medidas de seguridad exigidas.

El compromiso al cual se arribó en el Acuerdo de Bali implica que los Miembros deberán publicar, entre otras, toda la información relativa a los procedimientos de importación, exportación, tránsito así como los formularios y documentos exigidos en cada una de estas operaciones; las leyes, los reglamentos y las disposiciones administrativas de aplicación general relacionadas con las normas de origen; los procedimientos de recurso; los acuerdos comerciales con otros países; y los procedimientos relativos a la administración de contingentes arancelarios. Asimismo, deberán disponer de servicios de información para responder consultas que le sean realizadas relativas a comercio exterior.

Al respecto, las normas jurídicas de alcance general, es decir, aquellas cuyos destinatarios no se encuentran jurídicamente identificados sino solamente determinados como categoría, deben necesariamente publicarse en los diarios oficiales para tener validez y ser consideradas obligatorias, en suma, para adquirir eficiencia material. Dicha publicación otorga certeza y seguridad jurídica de su conocimiento, funcionando tanto como garantía referente a la actuación de los individuos, así como para la correcta y eficaz actuación jurídica del Estado.

Asimismo, la difusión de información comercial *online* es una de las principales medidas para facilitar el comercio internacional, siendo la utilización de Internet una forma ideal para otorgar transparencia y predictibilidad a las transacciones comerciales internacionales. Efectivamente, la información *online* proporciona a los operadores comerciales la posibilidad de acceder a información que les permite conocer la factibilidad de determinada operación comercial, los procedimientos aduaneros que deben llevarse a cabo, los costos potenciales de una operación, el tiempo promedio de tramitación y los riesgos existentes.

En el mismo sentido, la publicación de los flujogramas que reproduzcan gráficamente los pasos contenidos en los procedimientos que se deben realizar para cada operación aduanera (modelización), incluyendo la descripción de tareas y la indicación de responsabilidades, proporciona una visión general y práctica de las intervenciones de todos los actores en una transacción comercial internacional contribuyendo a incrementar la transparencia, ya que la representación visual ayuda a comprender procedimientos complicados e identificar oportunidades de simplificación.

Por otra parte, la función de los centros o servicios nacionales de información consiste en poner a disposición del público información y responder consultas referidas a las leyes, reglamentos, decisiones y resoluciones administrativas de aplicación general relacionadas con el comercio; los procedimientos aduaneros y los procedimientos de otros organismos intervinientes en las operaciones de comercio exterior, incluidos los documentos necesarios, los requisitos a cumplir y los plazos de tramitación; los derechos y otras cargas exigidas a la importación, exportación y tránsito y las demás condiciones para las distintas formas de trato aduanero; los reglamentos técnicos; los acuerdos existentes con otros países de los cuales derive trato preferencial y las exigencias en materia de origen y expedición directa que eventualmente deban cumplirse para acceder a los beneficios acordados en los mismos; y los procedimientos de recurso existentes en el país, incluyendo los plazos.

1.2.2. Resoluciones Anticipadas – Artículo 3

Las resoluciones anticipadas consisten en resoluciones emitidas por la Administración Aduanera a solicitud expresa de los interesados, a efectos de proporcionar información por adelantado, es decir en forma previa a la declaración para un régimen aduanero, para facilitar el cumplimiento con la normativa vigente. Tienen carácter obligatorio y están basadas en la información concreta proporcionada por el solicitante, por lo cual suelen aplicarse solamente al caso concreto que las generó.

En cuanto a las temáticas objeto de resoluciones anticipadas, generalmente se trata de determinar si una mercancía cumple con los requisitos establecidos para ser considerada como originaria en el marco de determinado acuerdo preferencial, determinación del valor a los efectos aduaneros o determinación la clasificación arancelaria aplicable a una mercancía.

El Acuerdo de Bali establece que una resolución anticipada es una decisión escrita de la Aduana facilitada a un solicitante antes de la importación de la mercancía, en la que se establece el trato que concederá a la misma en el momento de la importación, con respecto a la clasificación arancelaria y a su origen. Asimismo, se alienta a los Miembros a que emitan resoluciones anticipadas con respecto a otros temas, como por ejemplo el valor de las mercancías.

En el Acuerdo se prevé la emisión de las referidas resoluciones en un plazo razonable luego de solicitadas, las causas por las cuales podrían denegarse, así como la obligación de publicar, como mínimo, los requisitos para solicitarlas, el plazo dentro del cual se emitirán y el período de validez de las mismas.

De acuerdo con la ITC², esta es una de las medidas más efectivas para facilitar el comercio, dado que las cadenas de valor tienden a trasladarse a países con mayor certeza en cuanto a este tipo de resoluciones, dado que favorecen la seguridad y la previsibilidad de las transacciones comerciales transfronterizas, evitándose retrasos y disminuyendo costos.

1.2.3. Procedimientos de revisión e impugnación – Artículo 4

El Acuerdo de Bali se incluyó el compromiso de contemplar en la legislación nacional el derecho de los administrados de recurrir en la vía administrativa ante la instancia superior, con relación a actos administrativos dictados por funcionarios aduaneros, así como otra instancia de apelación en la vía judicial.

En caso que los administrados afectados por dichos actos no compartan el criterio de la administración, es importante que cuenten con un mecanismo para oponerse a ellos, sea en el plano administrativo mediante el recurso de revisión o de alzada ante una autoridad superior dentro de la misma administración, sea en el plano judicial mediante el recurso de apelación. En suma, el acceso a los recursos citados es fundamental para garantizar la protección de los derechos de los operadores de comercio frente a los actos de la administración.

² Centro de Comercio Internacional (ITC). *Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC: Una guía de negocios para los países en desarrollo*. Ginebra: ITC, 2013

En caso de que el particular interponga un recurso, se trata de que el mismo pueda disponer de la mercancía antes de que dicho recurso se resuelva, eventualmente mediando la presentación de una garantía que salvaguarde el interés fiscal.

1.2.4. Disposiciones relativas al levante y despacho de las mercancías – Artículo 7

Se trata de un conjunto de disposiciones que refieren a los procedimientos que los Miembros están obligados a establecer en cuanto al levante y despacho aduanero de mercancías, incorporando mejores prácticas aduaneras y recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas incluidas en el Convenio de Kyoto Revisado (CKR)³.

1.2.4.1. Tramitación previa a la llegada

En algunos países la normativa aduanera exige que la tramitación de las operaciones aduaneras de importación se realice luego del arribo al país el medio de transporte en el que se desplazan las mercancías. La posibilidad de tramitar la declaración de importación en forma anticipada, es decir, antes de la llegada de la mercancía, permite que ésta sea liberada inmediatamente a su arribo, sin demora o con muy poca demora y eliminando o reduciendo los gastos por concepto de almacenaje. Incluso podría otorgarse, en determinados casos, la liberación con anterioridad al arribo efectivo de la mercancía mediando garantía que asegure la protección del interés fiscal.

Al respecto, en el Acuerdo de Bali se establece la utilización de procedimientos que permitan la gestión de la documentación de importación, incluyendo los manifiestos, previo a la llegada de la mercancía, a los efectos de agilizar su posterior levante, previendo, según proceda, la presentación en formato electrónico.

1.2.4.2. Pago electrónico

La instalación de sistemas de transferencia electrónica de fondos constituye una práctica moderna altamente recomendable ya que posibilita un pago rápido y eficiente, sobre todo para comerciantes que importan o exportan con frecuencia y a gran escala y que pagan montos elevados por concepto de derechos e impuestos.

Al respecto, el Acuerdo incorpora el compromiso de contemplar, en la medida de lo posible, procedimientos que permitan realizar el pago de los derechos, impuestos, tasas y otras cargas recaudadas por las aduanas en el momento de la importación o exportación, de manera electrónica.

³ Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) entró en vigor en 1974. El Consejo de la OMA adoptó el Convenio de Kyoto Revisado en junio de 1999 para pautar el establecimiento de procedimientos aduaneros modernos y eficientes en el siglo XXI, proporcionando al comercio internacional la previsibilidad y eficiencia necesaria, entrando en vigor en febrero de 2006. Dentro de los principales principios rectores incorporados en el CKR se destacan: Transparencia y previsibilidad de las acciones aduaneras; Normalización y simplificación de la declaración de bienes y de la documentación adicional; Procedimientos simplificados para individuos autorizados; Uso informático máximo; Controles aduaneros necesarios mínimos para comprobar el cumplimiento de los reglamentos; Gestión del riesgo y uso de controles basados en auditorías; Intervenciones coordinadas con otras agencias en la frontera; y Asociación con el comercio.

1.2.4.3. Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas

Tradicionalmente las autoridades aduaneras no liberan la mercancía hasta que los derechos e impuestos devengados por la operación de que se trate no estén pagados.

La separación entre liberación y despacho implica que la mercancía pueda ser entregada al importador (liberación) en forma previa al pago de los derechos e impuestos a que está sujeta, en aquellos casos en que esté pendiente de resolución la clasificación arancelaria, la valoración aduanera o la determinación de su origen, o cuando faltan documentos, mediando constitución de garantía. De implementarse, esta medida contribuye a reducir el tiempo de despacho y los gastos asociados.

El Acuerdo incorpora el compromiso de contemplar procedimientos que permitan que el levante de las mercancías se produzca en forma previa a la determinación definitiva de la deuda aduanera, en aquellos casos en que dicha determinación no se efectuó antes o en el momento de la llegada de la mercancía al país de importación.

Asimismo, establece las condiciones que los Miembros podrán exigir a esos efectos, tales como el pago y la constitución de garantías, siempre que estas estén contempladas en la legislación nacional o la constitución de tales garantías únicamente, las cuales no deben ser superiores a la cuantía que la mercancía deba tributar por concepto de derechos de aduana, impuestos, tasas y otras cargas, pudiendo, en caso de haberse detectado infracción, comprender el monto de las eventuales multas que pudieran corresponder.

1.2.4.4. Gestión de riesgo

El gran número de transacciones comerciales internacionales que tienen lugar hoy en día hace que las aduanas se vean enfrentadas a la necesidad de idear formas de control eficientes que aseguren el cumplimiento de la normativa vigente y que, al mismo tiempo, no ocasionen demoras en las operaciones comerciales, a través de la evaluación, relevamiento y selectividad del riesgo⁴.

⁴ En una operación de importación existen tres niveles de control aduanero: las auditorías previas al despacho, control del despacho y las posteriores al despacho. Estos controles se orientan a través de información de inteligencia y se concentran en la identificación de la actividad comercial de alto riesgo. La identificación del riesgo se alcanza mediante la individualización de aquellos riesgos que constituyen una amenaza seria a las actividades de control aduanero y estableciendo los indicadores que pueden reducir o aumentar el grado de riesgo.

La evaluación del riesgo consiste en un proceso analítico utilizado para determinar tanto el nivel de riesgo real como el aceptable, con base en el cálculo de probabilidades. El proceso de evaluación del riesgo se realiza mediante un procedimiento que incluye la elaboración de perfiles de riesgo, esto es, recolección de información de operaciones anteriores y su análisis con el objetivo de identificar patrones o características que presentan las transacciones en infracción, tales como el monto de los derechos a que está sujeta la mercancía, el tipo de mercancía, el método de ocultamiento, el tipo de transporte utilizado, el país de origen, el proveedor o el solicitante de la operación, entre otros.

En el marco del Acuerdo, los Miembros se comprometieron a establecer, en la medida de lo posible, sistemas de gestión del riesgo apropiados, centrando los controles aduaneros en envíos de alto riesgo y permitiendo el levante rápido de envíos de bajo riesgo. Asimismo, se prevén controles aleatorios utilizando criterios de selectividad adecuados para la evaluación de riesgo, tales como el código arancelario, el tipo de mercancía, el país de origen, el país de procedencia, el valor de las mercancías, el historial de cumplimiento de los operadores comerciales y el tipo de medio de transporte.

1.2.4.5. Auditoría posterior al despacho de aduana

En los procedimientos aduaneros tradicionales, las mercancías son objeto de un control aduanero a su ingreso al país, incluido el pago de los derechos e impuestos correspondientes. Este proceso puede insumir varios días durante los cuales la mercancía genera gastos de almacenaje por el tiempo que permanece en depósito.

Aplicando técnicas de gestión de riesgos, las aduanas podrían permitir el despacho inmediato de la mercancía sujetándolas, eventualmente, a controles *a posteriori*, y reteniendo solo aquellos envíos que coinciden con los perfiles de riesgo para controlarlos en forma previa a su despacho.

Se trata de una medida de facilitación de comercio ya que implica, para el operador privado, una mayor rapidez en el levante y un ahorro en pagos por concepto de almacenamiento en depósito, y para el Estado, porque posibilita un control más eficaz del cual pueden derivar mayores ingresos y un uso más adecuado de los recursos humanos.

Al respecto, el compromiso contenido en el Acuerdo refiere a la implementación o mantenimiento de auditorías (revisión) en forma posterior al despacho de aduana para algunas operaciones, basándose en la evaluación de riesgos y utilizando criterios de selectividad adecuados que permitan asegurar el cumplimiento de la normativa vigente agilizando, al mismo tiempo, el levante de las mercancías.

1.2.4.6. Medidas de facilitación del comercio para los Operadores Económicos Autorizados (OEA).

En el Acuerdo se establece que los Miembros deben proporcionar al menos tres de las siguientes medidas de facilitación del comercio adicionales en relación con las formalidades y procedimientos de importación, exportación o tránsito, a aquellos operadores, denominados operadores autorizados, que satisfagan ciertos criterios específicos:

- a) número reducido de requisitos de documentación y datos, según proceda;
- b) número reducido 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 generales o reducción de las garantías;
- f) una sola declaración de aduana para todas las importaciones o
- g) exportaciones realizadas en un período dado; y
- h) despacho de las mercancías en los locales del operador autorizado o en otro lugar autorizado por la aduana.

Cabe resaltar que el Acuerdo prevé, como alternativa a lo anterior, que un Miembro pueda establecer tales medidas de facilitación para todos los operadores a través de procedimientos aduaneros de disponibilidad general.

Se alienta a los Miembros a que elaboren sistemas de operadores autorizados sobre la base de normas internacionales, cuando existan tales normas, salvo si esas normas constituyen un medio inapropiado o ineficaz para el cumplimiento de los objetivos legítimos que se desee alcanzar.

Cabe aclarar sobre este punto, que diversos convenios, estándares y programas han sido desarrollados en diferentes ámbitos, intentado fortalecer la facilitación aduanera, en combinación con controles efectivos por parte de las aduanas. Dentro de los principales instrumentos desarrollados se encuentra el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (SAFE)⁵, el cual recoge y complementa los principios contenidos en otros instrumentos y programas de la OMA, incluyendo el CKR. Dicho Marco fue adoptado por los Directores Generales de Aduanas de los países miembros de la OMA, mediante Resolución del Consejo de Cooperación Aduanera, en Bruselas, el 23 de junio de 2005. A su vez, luego de su aprobación, un fuerte compromiso de aplicar el Marco fue manifestado por países miembros de la OMA, entre ellos, ocho países miembros de la ALADI⁶.

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

Para el cumplimiento de la referida finalidad, el Marco instituye cuatro elementos básicos:

- Armonización de los requisitos relativos a la información electrónica previa sobre los envíos destinados al interior y al exterior o que están en tránsito;
- Utilización de un enfoque coherente de análisis de riesgos para abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad;
- Inspección de contenedores y de la carga de alto riesgo destinados al exterior por parte de la aduana del país de despacho, utilizando equipos de detección no invasivos ante una petición razonable del país de destino, basada en una metodología comparable de detección de riesgos; y

⁵ *Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade.*

⁶ Los países miembros de la ALADI que manifestaron su voluntad de implementar el Marco fueron hasta la fecha, según datos brindados por la OMA, Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Ecuador, México, Paraguay y Uruguay.

- otorgamiento de ventajas a las aduanas y empresas que cumplan las normas mínimas relativas a la seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas, introduciendo a dichos fines la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como parte involucrada en el movimiento internacional de mercancías, cualquiera que sea la función que haya asumido en nombre de una aduana que cumpla las normas de la OMA o normas equivalentes de seguridad de la cadena logística.

Los OEA incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, corredores de comercio, transportistas, agrupadores, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, almacenistas y distribuidores.

Asimismo, y con la finalidad de potenciar las medidas de facilitación establecidas para los operadores autorizados, se acordó la posibilidad de negociar con otros Miembros el reconocimiento mutuo de los sistemas de operadores autorizados implementados por cada país, el cual había sido ya contemplado en la versión de junio de 2012 del Marco SAFE.

1.2.4.7. Envíos urgentes

El Acuerdo establece que los Miembros deberán adoptar y mantener procedimientos que permitan el levante urgente de al menos aquellas mercancías que hayan entrado a través de instalaciones de carga aérea, reduciendo al mínimo la documentación y previendo, en lo posible, una cuantía imponible *de minimis* respecto de la cual no se recaudarán derechos de aduana ni impuestos.

1.2.4.8. Mercancías perecederas

El Acuerdo indica que, con el fin de prevenir pérdidas o deterioros evitables de mercancías perecederas, una vez cumplidas todas las prescripciones reglamentarias, cada Miembro preverá que en circunstancias normales, el levante de mercancías perecederas se realice en el menor tiempo posible; y que en circunstancias excepcionales, el mismo se realice fuera del horario de trabajo de la aduana, dando la prioridad adecuada a las mencionadas mercancías perecederas al programar los exámenes que puedan ser necesarios y adoptando disposiciones para almacenarlas de forma adecuada en espera de su levante o permitiendo que un importador las adopte.

1.2.5. Formalidades relacionadas con la importación, la exportación y el tránsito – Artículo 10

1.2.5.1. Formalidades y requisitos de documentación

Es usual que los operadores de comercio internacional se enfrenten en su actividad diaria con un sinnúmero de documentos y formularios exigidos por la administración pública, que muchas veces contienen datos o informaciones repetidos, redundantes o, directamente, innecesarios. Dichos documentos, en general, no responden a un standard y su número excesivo agrega tiempo a los procedimientos, tanto para el declarante de la operación, como para el funcionario encargado de controlarlos, exigiendo el empleo de más recursos humanos en el sector privado y en el gobierno. En

consecuencia, los costos de las transacciones resultan aumentados y los flujos comerciales desacelerados.

Los documentos y procedimientos simplificados y alineados contribuyen a acelerar las transacciones comerciales internacionales y constituyen el primer paso hacia la presentación electrónica de las declaraciones y, por ende, hacia la automatización de las operaciones.

El compromiso en esta área alcanzado en el Acuerdo de Bali implica revisar las formalidades y requisitos de documentación para la importación, la exportación y el tránsito, garantizando una disminución de los tiempos de levante y despacho aduanero de las mercancías, así como una reducción de los costes y el tiempo que supone el cumplimiento de tales formalidades para los operadores comerciales, aplicando las medidas menos restrictivas posibles para el comercio, y eliminando aquellas que ya no resulten necesarias.

1.2.5.2. Aceptación de copias

En muchos países las autoridades intervinientes en la tramitación de las operaciones de comercio exterior, especialmente las Aduanas, requieren determinada información que no está siempre disponible para los declarantes, así como también exigen la presentación de documentación en original. De no contar con la misma y hasta tanto no se cumpla con los requerimientos, la tramitación de la operación de que se trate sufre demoras.

El Acuerdo prevé, al respecto, que los Miembros acepten copias en papel o versiones electrónicas de los documentos justificantes exigidos para las formalidades de importación, exportación o tránsito.

Asimismo, establece la imposibilidad de exigir la presentación de original o copia de la declaración de exportación como requisito para la importación.

1.2.5.3. Ventanilla única

El sistema de “Ventanilla Única” consiste en permitir a los operadores que intervienen en la tramitación de las operaciones de comercio exterior, presentar toda la documentación requerida en un único punto de ingreso y todos los datos necesarios en un único formato estandarizado. Esta posibilidad elimina la necesidad de presentar los mismos datos y documentos ante cada una de las autoridades intervinientes (un trámite ante cada oficina), trasladando a la administración la responsabilidad de gestionar el sistema y asegurando que cada una de las oficinas que intervienen en el control de la operación obtengan la información que requieren.

Dicho sistema se complementa con la inspección física conjunta de los diversos organismos intervinientes, en caso que ésta sea necesaria.

Al respecto, el Acuerdo establece que los Miembros procurarán mantener un sistema de VUCE para el envío de documentación y/o información para la importación, la exportación o el tránsito de mercancías a través de un punto de entrada único y utilizando, en la medida de lo posible, tecnología de la información en apoyo al mismo.

1.2.6. Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera – Artículo 8

Las formalidades y requerimientos exigidos en las operaciones de importación, exportación y tránsito tienen por finalidad proteger los intereses nacionales en materia de seguridad y salud y también intereses de tipo económico. Así, las medidas de control en frontera son competencia no solo de las aduanas sino también de diversos organismos de gobierno tales como los servicios de salud, sanidad animal y vegetal, agricultura, control de drogas, agencias de normalización, etc.

Esta actuación de varios organismos en la aplicación de los controles, con el papeleo que ello trae aparejado, puede transformarse en una burocracia que provoque demoras excesivas, ineficiencia y aumento en los costos de las transacciones internacionales.

En el Acuerdo se busca que las distintas autoridades y organismos de un país que intervienen en el control de las operaciones de comercio exterior en la frontera cooperen y coordinen sus actividades para facilitar el comercio. Asimismo, se alienta a que los miembros con fronteras comunes coordinen sus procedimientos en los puestos fronterizos a través de medidas tales como compatibilizar los días, horarios de trabajo, procedimientos y formalidades, establecimiento y utilización compartida de servicios comunes y controles conjuntos e integrados en establecimientos comunes.

Efectivamente, las operaciones comerciales se verían enormemente simplificadas con el establecimiento de una actuación coordinada de todos los organismos intervinientes e inclusive, la actuación coordinada y en un solo acto de los organismos de uno y otro país en el caso de países vecinos, en lo que se denomina operación de control integrado, con base en acuerdos bilaterales o multilaterales.

El control integrado puede comenzar por una coordinación y armonización de procedimientos y formalidades para luego evolucionar hacia una administración integrada de control en una misma instalación.

La implementación de medidas de este tipo posibilita ahorrar tiempo y dinero tanto a los operadores de comercio como a los gobiernos reduciendo los obstáculos en frontera y agilizando el tráfico de mercancías, vehículos y personas.

1.2.7. Disposiciones específicas de facilitación del procedimiento de tránsito aduanero

En el Artículo 11 “Libertad de tránsito” del Acuerdo de Bali se incluyó un conjunto de compromisos relativos a los reglamentos sobre tráfico en tránsito, por una parte, y, por otra, a las formalidades, requisitos de documentación y controles sobre dicho tráfico. Dentro de estas últimas se inscriben los procedimientos aduaneros relativos al tránsito internacional de las mercancías que hacen parte del objeto de estudio del presente documento.

Al respecto, los Miembros acordaron que las formalidades, requisitos de documentación y controles aduaneros sobre dicho tráfico en tránsito, se limitarán a lo necesario para identificar las mercancías y asegurar el cumplimiento de las prescripciones en materia de tránsito, no siendo las operaciones de tránsito objeto de ninguna demora ni restricción innecesaria.

Asimismo, el Acuerdo prevé expresamente la posibilidad de presentación y tramitación anticipadas de los documentos y datos relativos al tránsito en forma previa a la llegada de las mercancías, y estableció que la utilización de escoltas o custodias aduaneras, o convoyes aduaneros, se podrían utilizar únicamente en circunstancias de alto riesgo o cuando el cumplimiento de la normativa vigente no pudiera asegurarse mediante la constitución de garantías.

Por último, se resalta la importancia de la cooperación y coordinación entre los Miembros a fin de alcanzar entendimientos, entre otros aspectos, sobre las formalidades, los requisitos legales y el funcionamiento práctico de los regímenes de tránsito.

1.3. Compromisos en materia de facilitación de procedimientos aduaneros contemplados en el Acuerdo de Bali y en los Acuerdos suscritos en el ámbito de la ALADI.

La adopción de medidas de facilitación de procedimientos aduaneros puede tener dos vertientes: o bien resultar de la existencia de compromisos contractuales como lo son los compromisos plasmados en acuerdos internacionales, o bien ser objeto de políticas unilaterales de carácter nacional, cuando cada país decide implementar medidas específicas para facilitar las operaciones de comercio internacional utilizando, en ocasiones, mecanismos de cooperación.

Así, varios de las medidas adoptados en Bali fueron objeto de compromisos en el ámbito de acuerdos suscritos entre sí por los países miembros de la ALADI.

Cabe recordar, al respecto, que en el ámbito del MERCOSUR se han aprobado normativas que contemplan la adopción de diversas medidas de facilitación de procedimientos aduaneros tales como el control selectivo en base a análisis de riesgo, controles mediante auditorías posteriores al despacho y medidas de facilitación para operadores que cumplan con determinados requisitos (Directiva 38/08 “Norma de Control Aduanero en las Administraciones Aduaneras del MERCOSUR” no protocolizada en la ALADI).

Asimismo, en el Septuagésimo Octavo protocolo Adicional al ACE 18 –suscrito en diciembre de 2010 y aun no en vigor-, mediante el cual se incorporó a dicho Acuerdo la Resolución 2/09 del Grupo Mercado Común del MERCOSUR, se estableció un procedimiento simplificado de despacho aduanero en el comercio intra-MERCOSUR aplicable a ciertos operadores que cumplan determinadas condiciones, consistente en la liberación sin verificación aduanera o, en su caso, con prioridad en la verificación.

Por último, en el Acuerdo de Alcance Parcial de Promoción de Comercio No. 5 (Acuerdo de Recife), suscrito en mayo de 1994, los socios fundadores del MERCOSUR establecieron medidas técnicas y operativas para regular los controles integrados en frontera y compromisos similares se registraron también en el marco del ACE 36 entre dichos países y Bolivia (Vigésimo Segundo Protocolo adicional suscrito en diciembre de 2004).

En relación a las disposiciones específicas sobre el tránsito aduanero contempladas en el Artículo 11 del Acuerdo de Bali, el Acuerdo sobre Transporte

Internacional Terrestre (ATIT) suscrito por siete países miembros de la ALADI⁷ como Acuerdo de Alcance Parcial bajo el Artículo 14 del TM80 No. 3, incluye un Anexo (Anexo 1) relativo a los aspectos aduaneros del tránsito internacional terrestre entre los países miembros, que cuenta, entre otras, con disposiciones sobre: formalidades a observar en las aduanas de partida, paso de frontera y destino; compromiso de reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera; establecimiento de un procedimiento separado y expedito para las mercancías sujetas a operaciones de tránsito; concesión de prioridad al despacho de las mercancías perecederas, animales vivos y otras mercancías que requieren imperativamente un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro con ocasión de catástrofes; cumplimiento de las formalidades aduaneras fuera de los días y horarios normalmente previstos, a pedido del interesado; y armonización de horarios de atención de todos los organismos que intervienen en los pasos de frontera, en el caso de países limítrofes.

Asimismo, dispone la utilización de un documento único o Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) para amparar cada operación de tránsito bajo el Acuerdo y adopta el compromiso de procurar el uso de transmisión electrónica de datos para el intercambio de información de las aduanas de los países entre sí y con otros proveedores y usuarios de información del comercio internacional, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de los avances tecnológicos en esa materia, facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la cooperación entre las aduanas de los países.

En el Cuadro 1 siguiente se ilustra la existencia de algunos compromisos en materia de facilitación de procedimientos aduaneros contemplados en el Acuerdo de Bali que fueron adoptados por los países miembros de la ALADI en el marco de acuerdos firmados entre ellos.

En el Cuadro 2 se muestran algunos compromisos contenidos en acuerdos ALADI referidos puntualmente a la temática del origen de las mercancías, que están contemplados en el Acuerdo de Bali de una manera más general.

⁷ Los países miembros del ATIT son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay.

Cuadro 1: Principales compromisos en materia de facilitación de procedimientos aduaneros contemplados en el Acuerdo OMC recogidos en los Acuerdos de la ALADI

	ACE 2 (BR-UY)	ACE 24 (CL-CO)	ACE 38 (CL-PE)	ACE 46 (CU-EC)	ACE 65 (CL-EC)	ACE 67 (MX-PE)
Publicación y disponibilidad de la información (transparencia) – Artículo 1						
		ACE 24.9	ACE 38.3	ACE 46.2	ACE 65	
Resoluciones anticipadas – Artículo 3						
		ACE 24.9	ACE 38.3	ACE 46.2	ACE 65	ACE 67
Procedimientos de revisión e impugnación – Artículo 4						
		ACE 24.9	ACE 38.3	ACE 46.2	ACE 65	
Disposiciones relativas al levante y despacho de las mercancías – Artículo 7						
Tramitación previa a la llegada	ACE 73*	ACE 24.9	ACE 38.3	ACE 46.2	ACE 65	
Pago electrónico						
Separación entre el levante y la determinación definitiva de la deuda		ACE 24.9				
Gestión de riesgo	ACE 2.71 ACE 2.73*	ACE 24.9	ACE 38.3	ACE 46.2	ACE 65	
Auditoría posterior al despacho						
Operadores Económicos Autorizados (OEA)	ACE 2.71 ACE 2.73*					
Reconocimiento mutuo de OEA	ACE 2.71 ACE 2.73*					
Envíos urgentes (entrega rápida)		ACE 24.9	ACE 38.3	ACE 46.2	ACE 65	
Mercancías perecederas						
Formalidades relacionadas con la importación, exportación y el tránsito – Artículo 10						
Formalidades y requisitos de documentación						
Aceptación de copias						
Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)						

(*): Aplicable, asimismo, al comercio bilateral cursado a través del ACE 18.

Cuadro 2: Compromisos en materia de facilitación de procedimientos aduaneros contemplados en el Acuerdo de la OMC recogidos en los Acuerdos de la ALADI exclusivamente en relación al origen

	Resoluciones/Criterios Anticipados	Revisión e impugnación
ACE 24 CL-CO		X
ACE 33 CO-MX	X	X
ACE 41 CL-MX		X
ACE 60 MX-UY	X	X
ACE 66 BO-MX	X	X
ACE 67 MX-PE		X

1.4. Algunos compromisos en materia de facilitación de procedimientos aduaneros que podrían ser considerados como “Bali Plus”.

A continuación se presentan algunas medidas que tradicionalmente son consideradas como facilitadoras de comercio que no fueron contempladas en el Acuerdo de Bali o que fueron tratadas tangencialmente sin haber sido objeto de compromisos concretos, por lo cual podrían considerarse como compromisos “Bali Plus”.

1.4.1. Medidas relativas a la automatización de los procedimientos y comercio sin papeles.

Si bien la utilización de tecnologías de la información está presente en algunos de los compromisos establecidos en el Acuerdo de Bali, como por ejemplo en la tramitación previa a la llegada en la cual el envío de documentos puede realizarse de manera electrónica, en el pago electrónico de los gravámenes y demás cargas y en el sistema de VUCE, la automatización de los procedimientos aduaneros y el comercio sin papeles no ha sido objeto, en el marco del Acuerdo de Bali, de un compromiso específico.

La automatización consiste en sustituir la presencia física del operador comercial ante los organismos gubernamentales y el tratamiento manual de la documentación comercial por el tratamiento mediante el ordenador, en el cual la información es transmitida por medios electrónicos.

Así, los transportistas, importadores, exportadores y declarantes están registrados en los sistemas de aduana para la presentación electrónica de la documentación. Los sistemas aduaneros procesan los datos automáticamente, incluido el control de los perfiles de administración de riesgo, realizan el cálculo de los derechos e impuestos y liberan la mercancía o, en caso que sea requerida la inspección física, envían una notificación electrónica comunicando al declarante tal situación.

La automatización trae consigo una mayor transparencia y previsibilidad en los procedimientos y, por ende, una reducción de los tiempos de despacho aduanero y una mejora en los métodos de control. Asimismo, mejora la calidad y la rapidez de las estadísticas de comercio exterior.

Entre estas medidas pueden citar las que a continuación se detallan.

1.4.1.1. Automatización en las comunicaciones entre los organismos públicos que intervienen en las operaciones de comercio exterior entre sí y con los operadores comerciales.

Dicha medida se refiere a la implementación de un mecanismo multilateral para el intercambio y la gestión de información entre las autoridades aduaneras y otras autoridades que intervienen en las operaciones de comercio exterior y entre dichos organismos y los importadores, exportadores, expedidores, transportistas, agentes de cargas y despachantes o agentes de aduana.

1.4.1.2. Automatización del envío de los datos de transporte a las aduanas.

Cuando el medio de transporte en que vienen las mercancías arriba al país, o aún antes, dependiendo de la legislación, los transportistas comunican a la Aduana los datos contenidos en los Manifiestos de Carga y en los Conocimientos de Embarque asociados a ellos y ponen el medio de transporte y su carga a disposición de la autoridad aduanera para que esta realice los controles que le competen. Esta operación puede realizarse entregando a la Aduana los ejemplares en papel de los Manifiestos, Conocimientos y Declaración de Llegada o puede hacerse enviando los datos contenidos en dichos documentos en forma electrónica.

1.4.1.3. Presentación por vía electrónica de la declaración o solicitud para un régimen aduanero ante la Aduana.

La Declaración Aduanera es el acto mediante el cual las personas interesadas (declarantes) indican a la Aduana qué régimen aduanero pretenden aplicar a las mercancías y suministran los detalles informativos que la ésta requiere para la aplicación del régimen solicitado.

Esta declaración puede presentarse en papel o puede hacerse electrónicamente.

1.4.1.4. Presentación por vía electrónica de la documentación que sustenta la declaración aduanera.

En muchos países es usual que la declaración para un régimen aduanero que los operadores comerciales presentan a la Aduana, deba acompañarse de la documentación de apoyo tal como la factura comercial, la factura de flete, el comprobante de la contratación de un seguro y eventualmente el certificado de origen, en soporte papel.

La presentación vía electrónica de la documentación anterior, así como de la declaración aduanera, posibilita una reducción de los costos y tiempos de procesamiento y de manejo de los documentos otorgando, además, mayor seguridad.

No obstante lo anterior, el pasaje de un sistema que se basa en la presentación de documentos en soporte papel a un sistema electrónico debe ser gradual y contar con un período de transición en que ambos sistemas convivan. Puede por ejemplo, limitarse inicialmente a ciertos documentos o cubrir solamente aquellos referidos a determinada mercancía, por ejemplo las que se encuentran libres de tributos, para luego ampliarse al resto.

La introducción de la documentación electrónica como medida facilitadora del comercio está estrechamente relacionada y se potencia con otras dos medidas, a saber, la simplificación y racionalización los procedimientos de importación,

exportación y tránsito y la simplificación y estandarización de los documentos comerciales, reduciendo su número al mínimo indispensable y alineando sus formatos y requerimientos de datos con los estándares internacionales.

La iniciativa desarrollada en el ámbito de la ALADI relativa a la Certificación de Origen Digital se inscribe dentro de esta medida. Al respecto, el Comité de Representantes a través de la Resolución ALADI/CR/Resolución 386 de 4 de noviembre de 2011, aprobó el Documento ALADI/SEC/di 2327/Rev.1 de 13 de enero de 2011 que contiene las Especificaciones Técnicas y Procedimientos Generales de la Certificación de Origen Digital de la ALADI. A su vez, los Acuerdos de la ALADI que tienen prevista expresamente esta modalidad de certificación de origen son los siguientes: ACE 18.83, ACE 24 CL – CO, ACE 46 CU – EC y ACE 65 CL – EC.

Asimismo, la certificación de origen digital o electrónica está contemplada en el Protocolo Comercial de la Alianza del Pacífico y en la Decisión 775 de la Comunidad Andina (CAN).

1.4.1.5. Realización de los pagos de derechos y cargas relacionados con la importación y la exportación por transferencia electrónica.

Como se mencionó anteriormente, la instalación de sistemas de transferencia electrónica de fondos constituye una práctica moderna altamente recomendable ya que posibilita un pago rápido y eficiente, sobre todo para comerciantes que importan o exportan con frecuencia y a gran escala y que pagan montos elevados por concepto de derechos e impuestos.

1.4.1.6. Empleo de sistemas electrónicos automatizados para el análisis y direccionamiento de riesgos.

Se trata de ingresar a los sistemas aduaneros parámetros de riesgo para que estos seleccionen para su verificación aquellas operaciones que cumplan con dichos parámetros o perfiles de riesgo.

1.4.1.7. Acuerdos de la ALADI que poseen compromisos en materia de automatización.

En el Cuadro 3 siguiente se ilustran los Acuerdos de la ALADI que contienen compromisos en materia de automatización de procedimientos aduaneros.

Cuadro 3: Acuerdos de la ALADI que contienen compromisos en materia de automatización de procedimientos aduaneros

COMPROMISO	ACE 2 (BR-UY)	ACE18	ACE 24 (CL-CO)	ACE 38 (CL-PE)	ACE 46 (CU-EC)	ACE 65 (CL-EC)
Automatización de las comunicaciones						
Automatización del envío de datos de transporte	X ^{***}		X			
Presentación electrónica de la Declaración Aduanera	X ^{***}		X	X*		
Presentación electrónica de la documentación de apoyo		X ^{**}	X ^{**}		X ^{**}	X ^{**}
Pago electrónico						
Sistemas electrónicos automatizados para el análisis y direccionamiento de riesgos	X ^{***}		X	X	X	X

(*): Para usuarios aduaneros autorizados.

(**): Únicamente prevé expresamente la certificación de origen en formato digital.

(***): Aplicable, asimismo, al comercio bilateral cursado a través del ACE 18.

1.4.2. Tiempo que debe insumir el despacho aduanero

Uno de los indicadores fundamentales para medir la eficiencia aduanera es la velocidad con la que se produce el despacho de la mercancía en una operación tipo. Se trata, pues, de medir el tiempo promedio que transcurre entre el arribo de la mercancía y la puesta a disposición del consignatario por parte de la Aduana. Otra forma de medirlo consiste en establecer el tiempo transcurrido entre que se pagan los derechos e impuestos y la puesta a disposición del consignatario por parte de la Aduana.

La reducción del tiempo de despacho constituye una medida de facilitación indispensable para que los operadores comerciales puedan cumplir con el *just in time* que caracteriza al actual ambiente de negocios. Así, el establecimiento de un límite máximo de tiempo para la duración de un despacho promedio es una medida que está en relación de dependencia con otras medidas de facilitación de procedimientos, como la utilización de técnicas de administración de riesgos en el control, la limitación de la información solicitada a lo estrictamente necesario y la coordinación de la actuación de todos los organismos que intervienen en el control una operación de comercio exterior.

Al respecto, si bien en el Acuerdo de Bali se alienta a los miembros a calcular y publicar periódicamente el plazo medio necesario para el levante de las mercancías, no se incorporó un compromiso concreto relativo al tiempo máximo de dicho plazo.

Por el contrario, algunos Acuerdos de la ALADI como el ACE 24 (CL-CO), ACE 38 (CL-PE), ACE 46 (CU-EC) y ACE 65 (CL-EC), incluyeron el compromiso de efectuar el despacho de las mercancías, en la medida de lo posible, dentro de las 48 horas siguientes al arribo de las mismas al país.

1.4.3. Despacho directo en el lugar de llegada

Se trata de permitir que la declaración de mercancía y todos los procedimientos relativos al despacho se puedan realizar en la oficina aduanera establecida en el lugar de llegada de la mercancía, es decir, en el punto de frontera por donde ingresa al país y, en ciertos casos en los cuales no se requiere desconsolidación de carga contenedorizada, sin que necesariamente la mercancía sea trasladada provisionalmente a depósitos aduaneros.

En algunos países se exige que la declaración -e incluso la verificación y la liberación- de todas o ciertas mercancías, sea realizada en determinada oficina aduanera, por ejemplo en las oficinas de la Aduana central, ubicadas por lo general en la capital del país, aunque la mercancía ingrese por otro punto del territorio.

Al respecto, los Acuerdos de la ALADI que contemplaron este compromiso son, asimismo, los ACE 24, 38, 46 y 65.

CAPÍTULO 2

PROCEDIMIENTOS ADUANEROS SUSCEPTIBLES DE ARMONIZACIÓN FUTURA

En el presente Capítulo se analizan algunas disposiciones incluyendo algunas en materia de procedimientos para la certificación de origen, incluida la expedición directa, tránsito y trasbordo, con el objetivo de identificar aspectos susceptibles de una armonización futura que contribuyan a facilitar los procedimientos aduaneros que tienen relación con estas temáticas. Este análisis se hace a la luz de la revisión del Acuerdo de Bali efectuada en el Capítulo 1, del análisis de algunas disposiciones contenidas en los propios acuerdos de la ALADI e incluso, de consultas e inquietudes de los operadores económicos, que la Secretaría General de la ALADI atiende de manera habitual.

Con el aumento de las operaciones de comercio exterior, se han venido desarrollando, a través de los años, nuevas y más complejas formas de comercializar los productos, los cuales, cada vez con más frecuencia, son llevados a centros de distribución ubicados en otros países en forma previa a la importación en su de destino final. Muchas veces estas prácticas tienen en cuenta consideraciones de índole logística o comerciales que van más allá de las cuestiones puramente geográficas o relativas al transporte.

Así, no toda operación de exportación en el país de origen tiene su correlato en una y única operación de importación en el país de destino y no siempre el exportador conoce, al momento de realizar la exportación, quien será el importador final de su mercancía.

Al respecto, en los casos en que la mercancía se envía a centros de distribución ubicados en un tercer país, en el país de expedición se tramita ante la aduana una operación de exportación, mientras que en el país en que está situado el centro de distribución las mercancías permanecen en zona primaria bajo régimen de depósito aduanero o puerto libre, por ejemplo, o son objeto de un tránsito hacia una zona franca. En dichos depósitos o zonas francas las mercancías pueden ser, eventualmente, parcializadas -configurándose lo que se conoce con el nombre de ruptura de carga e incluso, ruptura de bultos- y objeto de refacturación, con el fin de vender una parte a un comprador y otras partes a otros.

Ello obliga a rever las disposiciones contenidas en los acuerdos comerciales relativas al otorgamiento de trato arancelario preferencial, con el objetivo de determinar si consideran o no estas modalidades de operaciones comerciales actualmente extendidas o si, por el contrario, dichas operaciones no se pueden realizar sin perder el beneficio que le otorga su origen.

El trabajo se estructura de la siguiente forma: en primer lugar se presentan situaciones que resumen prácticas que hoy día son habituales en las operaciones de comercio exterior y que son objeto de reiteradas consultas formuladas a la Secretaría General; en segundo lugar, se analizan las disposiciones contenidas en los Acuerdos de la ALADI que serían de aplicación en esos casos; posteriormente, se establecen los eventuales tratamientos que dichas operaciones podrían recibir a la luz de la normativa pertinente contenida en cada Acuerdo; y, por último, se presenta, para cada caso, una propuesta de armonización a futuro que apunta a facilitar las operaciones de comercio exterior a través, fundamentalmente, de la simplificación de procedimientos aduaneros, sin por ello disminuir la capacidad de control que sobre la importación de los bienes recae en las autoridades competentes de cada país.

2.1. Cambio de importador

Práctica comercial

El vendedor a) del país A exporta una mercancía para un comprador b) del país B y emite un Certificado de Origen completando la información relativa al importador que pide dicho Certificado con los datos del comprador b). La mercancía llega al puerto del país B y mientras se encuentra en régimen de puerto libre el comprador b) decide venderla al comprador c) situado también en el país B para que éste la importe.

Disposiciones contempladas en los Acuerdos

Del análisis de los formularios de Certificados de Origen utilizados en los distintos acuerdos de la ALADI se desprende que en casi la mitad de ellos se requiere que se completen los datos relativos al importador. Así, de 42 acuerdos registrados en la ALADI que contienen preferencias arancelarias, 18 requieren los datos del importador y los 24 restantes que no lo requieren son los que utilizan el formulario de certificado de origen contenido en la Resolución 252 del Comité de Representantes.

En el Anexo 1 se incluyó una reseña de los datos relativos al importador requeridos en cada Acuerdo.

Eventual tratamiento a la operación descrita en función de la normativa vigente

La Aduana del país de importación podría rechazar el Certificado de Origen debido a que el importador definitivo no coincide con el que está indicado en el Certificado de Origen, no obstante, esta diferencia no altera en absoluto el origen de la mercancía.

Propuesta de armonización a futuro

Al respecto, se sugiere eliminar la exigencia de completar los datos del importador de los formularios de Certificados de Origen, puesto que no tienen relación ni afectan el origen de las mercancías. En cuanto al dato relativo al país de importación, éste resulta importante sobre todo en el caso de aquellos formularios que se utilizan en más de un acuerdo, como por ejemplo el contenido en la Resolución 252, el del ACE 18 y el del ACE 59, a los efectos de identificar al país copartícipe que se beneficia del trato preferencial.

El ACE 66 suscrito entre Bolivia y México, contempla la particularidad de permitir que, en caso de no conocerse la identidad del importador, se pueda colocar el término “desconocido”, lo cual reafirma que no se está ante un dato esencial a la hora de corroborar el origen de una mercancía, como sí lo son los datos del exportador o productor, aquellos necesarios para identificar la mercancía que es objeto de trato preferencial y el requisito de origen que se declara estar cumpliendo.

En el mismo sentido, se propone eliminar de los formularios de certificados de origen aquellos datos que, como el anterior, no tienen relación con el origen de los bienes, como por ejemplo, los datos relativos al consignatario, puerto o lugar de embarque y medio de transporte previstos.

2.2. Exportación con destino a un centro de distribución: Desconocimiento del importador en el momento de la exportación y fecha de emisión del Certificado de Origen

Práctica comercial

El vendedor a) del país A exporta una mercancía con destino a un centro de distribución ubicado en el país B, pudiendo dicho centro estar dentro de una zona franca, área aduanera especial o puerto libre o franco. Al momento de tramitar la exportación en el país A, el exportador a) aún no sabe a qué compradores se la venderá finalmente, pudiendo vendérsela a distintos compradores (importadores) ubicados en distintos países.

Cabe tener presente que mientras en el país A) se tramita una operación aduanera de exportación, en el país B la operación aduanera que corresponde es un tránsito aduanero, o un régimen de depósito aduanero, teniendo lugar la importación recién cuando los compradores finales ingresan la mercancía a sus respectivos países, por lo cual no toda operación de exportación tiene su correlato en una operación de importación, sino que en destino puede corresponder un tránsito.

En el momento de la exportación, el exportador a) no puede emitir un Certificado de Origen para cada importador final sencillamente porque aún no sabe a quienes le venderá la mercancía y en qué cantidades. Tiene entonces dos opciones: 1) emite un único certificado de origen a nombre del consignatario en el centro de distribución; o 2) espera a concretar las ventas a los compradores finales y emite, en el momento que corresponda, un Certificado de Origen y una factura para cada comprador final (importador).

En la primera opción el exportador emitirá una única factura (primera factura) para el consignatario de la mercancía que la recibe en el centro de distribución y éste, en el momento de concretadas las ventas definitivas, actuará como tercer operador emitiendo, en cada caso, las facturas correspondientes (segundas facturas).

En la segunda opción el exportador emitirá tantos Certificados de Origen y facturas como operaciones de venta a compradores finales logre concretar y necesariamente lo hará en fechas posteriores a la de su primer factura.

Disposiciones contempladas en los Acuerdos

En el caso anterior vimos que en los formularios de Certificados de Origen de todos los acuerdos de la ALADI, con excepción de los que utilizan el contenido en la Régimen General de Origen, se exige que se coloque la información del importador.

Asimismo, muchos de los acuerdos registrados en la ALADI establecen que el Certificado de Origen debe emitirse a partir de la fecha de la factura comercial y dentro de cierto plazo contado a partir de la fecha de factura, por ejemplo, 60 días.

En los casos en los que interviene un tercer operador, que es quien emite la factura con la cual se tramitará la importación, debe analizarse en las disposiciones de certificación de origen de los acuerdos si ese plazo de 60 días dentro del cual se debe emitir el Certificado de Origen se cuenta desde la fecha de la factura del exportador (primer factura) o desde la fecha de la factura del tercer operador.

Al respecto, en el Anexo 2 se incluye una reseña de las disposiciones contenidas en 42 acuerdos de la ALADI. De esos 42, 8 no contienen disposiciones relativas al momento de emisión del Certificado de Origen; 18 establecen que el certificado debe emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes; y 13 contemplan la misma disposición pero eximiendo de su cumplimiento a aquellos casos en que actúe un tercer operador.

El Acuerdo de Complementación Económica No. 18 suscrito entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay contempla una particularidad consistente en establecer que el Certificado de Origen debe ser emitido a partir de la fecha de emisión de la factura comercial consignada en el Campo 7 (Factura Comercial) del formulario o durante los 60 días siguientes.

A continuación dispone que el referido Campo 7 puede ser llenado de dos maneras: a) con el número y la fecha de la factura comercial emitida por el exportador del país de origen de la mercancía (primera factura); o b) con el número y la fecha de la factura comercial emitida por el tercer operador al importador del país de destino final de la mercancía (última factura).

Por lo anterior, si al momento de emitir el Certificado de Origen el exportador no conoce el número y fecha de la última factura y completa el Campo 7 del Certificado con los datos de la primera factura, debe tener presente que el certificado debe emitirse dentro de los 60 días contados a partir de la fecha de dicha factura. Por el contrario, si en el referido Campo 7 coloca los datos relativos a la última factura, cuya fecha es normalmente posterior a la de la primera, los 60 días se computarán desde esa fecha teniendo un plazo mayor para emitir el Certificado.

El ACE 63 suscrito entre Uruguay y Venezuela, mediante remisión a las reglas de origen del ACE 18, contempla la misma disposición.

Eventual tratamiento a la operación descrita en función de la normativa vigente

En el caso de la opción 1 los compradores finales (importadores) no podrían hacer uso del Certificado de Origen puesto que es uno solo, no está a su nombre y es por mas mercancía que la importada por ellos. Como el Certificado de Origen no se puede parcializar, perderían el beneficio del Acuerdo.

En la opción 2) es necesario tener en cuenta si el Acuerdo establece o no un plazo a partir de la fecha de la factura para emitir el Certificado de Origen. Si el Acuerdo lo prevé y este plazo se venció, no se podrá emitir dicho Certificado, con lo cual los importadores no podrán acogerse a los beneficios del Acuerdo.

Propuesta de armonización a futuro

Dado que el plazo de 60 días contados a partir de la fecha de emisión de la factura comercial dentro del cual deben emitirse los Certificados de Origen no está relacionado directamente con el origen de las mercancías, se sugiere eliminar dicha exigencia de las disposiciones sobre certificación de origen de aquellos acuerdos que lo contemplan, manteniendo la obligación de emitirlos a partir de la fecha de la factura comercial.

Asimismo, se sugiere explorar, en determinadas situaciones, la posibilidad de emitir Certificados de Origen derivados como forma de permitir la parcialización de un Certificado de Origen anterior.

2.3. País de situación del tercer operador

Práctica comercial

En muchas operaciones comerciales quien factura para la importación no es el exportador sino un tercero que se desempeña como intermediario en la operación de compra-venta internacional.

Disposiciones contempladas en los Acuerdos

En la mayoría de los Acuerdos se contempla que pueda facturar para la importación un operador distinto del exportador, no obstante ello, ciertos Acuerdos limitan los países en los cuales puede situarse ese tercer operador.

Del análisis de cuarenta y dos acuerdos de la ALADI surge que 15 acuerdos no contienen disposiciones relativas a la posibilidad de facturación por un tercer operador, mientras que 27 sí contemplan a título expreso dicha posibilidad. De esos 27 acuerdos, únicamente 2 establecen que el tercer operador puede estar situado en cualquier país (ACE 18 y ACE 63 con excepción del sector automotor), 10 exceptúan al país de exportación, y 14 exceptúan, además de al país de exportación, al país de importación (Ver Anexo 3).

Eventual tratamiento a la operación descrita en función de la normativa vigente

En los Acuerdos que limitan los países en los cuales puede situarse el tercer operador éste no puede estar situado en el país de exportación y en algunos tampoco en el país de importación.

Propuesta de armonización a futuro

Se sugiere que todos los Acuerdos contemplen la posibilidad de la existencia de terceros operadores sin limitar los países en los cuales éstos pueden estar situados y evitando enunciados del tipo “operador situado en un tercer país”, en cuyo caso no se permitiría que el operador estuviera situado en el país de importación ni en el país de exportación.

Cabe precisar que independientemente del país de situación del tercer operador, la operación de exportación se configura desde que la mercancía traspasa la frontera aduanera de salida del país de exportación.

2.4. Tránsito por un tercer país por razones distintas a las geográficas o de transporte

Práctica comercial

El vendedor a) del país A exporta una mercancía para un comprador b) del país B y emite un Certificado de Origen correspondiente al Acuerdo A-B. La mercancía es enviada al país B pasando previamente por el país c) no miembro del Acuerdo A-B, siendo el motivo de dicha procedencia razones distintas a las geográficas o de transporte, por ejemplo, razones de conveniencia logística o comerciales, porque mientras la mercancía se encontraba en zona primaria o en una zona franca del país de destino original aguardando ser importada, el negocio se deshizo por alguna razón decidiéndose el envío a otro país.

Disposiciones contempladas en los Acuerdos

Se analizaron las disposiciones en materia de expedición directa, tránsito y trasbordo de cuarenta y dos Acuerdos de la ALADI con miras a identificar las razones por las cuales se permite el tránsito por terceros países en cada uno de ellos sin perder el trato preferencial.

Al respecto, de los 42 acuerdos considerados únicamente 5 no contienen disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo. De los 37 acuerdos restantes, 26 establecen que el tránsito por un país no miembro debe estar justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte; 2 incluyen, además, razones de tipo logístico; otros 2 agregan a las demás razones técnicas; y 7 no establecen razones que justifiquen dicho tránsito.

En el Anexo 4 se proporciona un cuadro conteniendo la información por acuerdo.

Eventual tratamiento a la operación descrita en función de la normativa vigente

Debido a que las razones que motivaron el tránsito no son geográficas (para ir del país A al país B se requiere necesariamente pasar por el país C, sobre todo en el transporte terrestre), ni por consideraciones relativas al transporte (oportunidad, precio de flete, disponibilidad), la Aduana del país de importación B puede considerar que no se cumplió con las disposiciones relativas a la exigencia de expedición directa y denegar el trato preferencial.

Propuesta de armonización a futuro

Se sugiere eliminar el enunciado referido a las razones que motivan el tránsito de aquellos acuerdos que lo contemplan, puesto que dichas razones resultan irrelevantes a los efectos del origen de las mercancías.

En el mismo sentido, se propone eliminar la condición relativa a que las mercancías no deben estar destinadas al uso o empleo en el país de tránsito ya que, por ser esta una característica propia del régimen de tránsito aduanero, resulta redundante. De esa forma, cualesquiera sean las razones que motivaron el tránsito, el trato preferencial se mantendrá siempre que se cumpla con la condición de permanecer durante el tránsito, bajo el control de la aduana del país de tránsito.

Cabe recordar, al respecto, que en la hipótesis en que la mercancía ingrese a una zona franca situada en un tercer país con fines de almacenamiento temporal para posteriormente ser reembarcada con destino al país de destino final, en la mayoría de las legislaciones de los países miembros dichas zonas no están bajo el control aduanero constituyendo la figura de exclaves aduaneros. En estos casos podría afirmarse que durante su permanencia en la zona franca no se estaría cumpliendo con la condición establecida de permanecer bajo control de dicha autoridad.

2.5. Prueba del cumplimiento de las disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo

Práctica comercial

El vendedor a) del país A exporta una mercancía para un comprador b) del país B y emite un Certificado de Origen correspondiente al Acuerdo A-B, el cual exige el cumplimiento de disposiciones en materia de expedición directa.

Disposiciones contempladas en los Acuerdos

De los 42 acuerdos considerados en el presente trabajo 5 no contienen disposiciones relativas a expedición directa, tránsito y trasbordo. De los 37 restantes, 24 no contienen disposiciones específicas en materia de prueba de cumplimiento, mientras que 13 establecen que la Aduana del país de importación podrá pedir algún tipo de comprobante de cumplimiento de tales disposiciones. Dichos acuerdos establecen a título expreso que tipo de documentos se consideran probatorios siendo éstos los documentos de transporte -guía aérea, conocimiento de embarque, carta de porte o documento de transporte multimodal, según el modo de transporte- y la copia de los documentos de control aduanero relativos al tránsito, trasbordo o almacenamiento.

En el Anexo 5 se incluye un cuadro conteniendo la información por acuerdo.

Eventual tratamiento a la operación descrita en función de la normativa vigente

En aquellos acuerdos que otorgan a la Aduana del país de importación la facultad de solicitar que el importador compruebe el cumplimiento de las disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo, se establecen como documentos probatorios, además de los documentos de transporte que acreditan el tránsito directo, algún certificado o documento extendido por la autoridad aduanera del país de tránsito que respalden el hecho que las mercancías han permanecido bajo control de la aduana durante el tránsito, trasbordo o almacenamiento y posterior reembarque.

En este último caso, puesto que el país de tránsito no es miembro del Acuerdo, no se le puede obligar a que emita un documento específico para cumplir con un requisito que se exige en el marco de dicho Acuerdo.

Propuesta de armonización a futuro

Se propone establecer a título expreso que tipo de documentos se consideran probatorios del tránsito sin trasbordo ni almacenamiento, del tránsito con trasbordo, y en aquellos casos en que la mercancía es almacenada temporalmente bajo control aduanero en el tercer país.

Asimismo, explorar la posibilidad de incluir en los Acuerdos disposiciones del tipo de las contenidas en el Acuerdo de Complementación Económica No. 71 suscrito

entre Cuba y Panamá, en relación a los denominados en ese ámbito “Certificados de Reexportación”, refiriéndolas a aquellos casos en los cuales la mercancía es almacenada bajo control de la aduana en el tercer país.

Al respecto, dicho Acuerdo contempla una disposición relativa al cumplimiento del requisito de expedición directa (Tránsito y trasbordo) contenido en los demás acuerdos suscritos por Cuba, en aquellos casos en que las mercancías importada por Cuba en el marco de dichos acuerdos, provenga de una zona franca situada en Panamá.

En ese marco, Cuba se comprometió a aceptar el denominado Certificado de Reexportación como documento habilitado a fin de acreditar que las mercancías sujetas a descarga y recarga o a procesos destinados a mantenerla en buen estado, o comercializadas dentro de una zona franca ubicada en Panamá y reexportada hacia Cuba, no han experimentado cambios o sufrido un procesamiento ulterior u otro tipo de operación que les haga perder el trato preferencial del respectivo acuerdo comercial.

Los Certificados de Reexportación son expedidos y suscritos por la Autoridad Aduanera de Panamá y refrendados por la Autoridad Administrativa de la respectiva zona franca.

Eventual tratamiento a la operación descrita en función de la normativa vigente

En aquellos Acuerdos en los cuales no se establecen disposiciones específicas, la aplicación del trato preferencial o la denegación de dicho trato queda librada a la discrecionalidad de la Aduana del país de importación, con la consecuente incertidumbre que esto genera tanto en los operadores comerciales como en los funcionarios aduaneros que deben aplicar el Acuerdo.

Propuesta de armonización a futuro

Sea cual sea la posición adoptada por los países miembros de un acuerdo, se sugiere que, a los efectos de brindar mayor transparencia y seguridad jurídica, se incluya en todos ellos disposiciones que establezcan a título expreso el tratamiento en materia arancelaria a otorgarse a los productos que provengan de una zona franca o área aduanera especial, aclarando si dicho trato es distinto dependiendo del país de situación de la zona franca (situada en el propio país de importación, en el país de exportación, en otro país miembro del mismo acuerdo, o en un tercer país), y si comprende a los bienes procedentes o también a los elaborados en dichas áreas.

2.6 Formularios de Certificados de Origen

Práctica comercial

Es usual que los operadores comerciales (exportadores e importadores), Entidades Habilitadas para la emisión de Certificados de Origen, Aduanas y Ventanillas únicas deban manejar distintos formatos de Certificados de Origen dependiendo del acuerdo comercial preferencial a través del cual se cursen las mercancías en las operaciones de comercio exterior.

Disposiciones contempladas en los Acuerdos

Del análisis de los formularios de Certificados de Origen utilizados en 42 acuerdos registrados en la ALADI se desprende que 23 de ellos utilizan el formulario de Certificado de Origen contenido en el Régimen General de Origen de la ALADI contenido en la Resolución 252 del Comité de Representantes, 5 utilizan el del ACE 18 (ACE 18, ACE 2 automotor, ACE 14 automotor, ACE 57, y ACE 63 excepto automotor), 3 el del ACE 59 (ACE 59, ACE 68 y 69) y los restantes 11 acordaron formularios propios.

En el Anexo 1, segunda columna se detalla el formato de formulario utilizado por cada Acuerdo.

Consecuencia

Únicamente considerando los Acuerdos registrados en el marco de la ALADI, los actores que intervienen en la certificación de origen por país utilizan los siguientes formatos diferentes de Certificados de Origen:

Argentina – 5 formatos diferentes: Res. 252, ACE 18, ACE 35, ACE 36 y ACE 59;

Bolivia – 2 formatos diferentes: Res. 252 y ACE 66;

Brasil – 5 formatos diferentes: Res. 252, ACE 18, ACE 35, ACE 36 y ACE 59;

Chile – 6 formatos diferentes: Res. 252, ACE 24, ACE 35, ACE 38, ACE 41 y ACE 65;

Colombia – 5 formatos diferentes: Res. 252, ACE 24, ACE 33, ACE 59 y C 28;

Cuba – 2 formularios diferentes: Res. 252 y ACE 71;

Ecuador – 3 formularios diferentes: Res. 252, ACE 59 y ACE 65;

México – 5 formularios diferentes: Res. 252, ACE 33, ACE 60, ACE 66 y ACE 67;

Panamá – 2 formularios diferentes: Res. 252 y ACE 71;

Paraguay – 5 formatos diferentes: Res. 252, ACE 18, ACE 35, ACE 36 y ACE 59;

Perú – 2 formularios diferentes: Res. 252 y ACE 67;

Uruguay – 6 formatos diferentes: Res. 252, ACE 18, ACE 35, ACE 36, ACE 59 y ACE 60; y

Venezuela – 3 formularios diferentes: Res. 252, ACE 59 y C 28.

Propuesta de armonización a futuro

Explorar la posibilidad de acordar un formato de certificado de origen único para todos los acuerdos entre países miembros de la ALADI, que contemple únicamente aquellos datos considerados necesarios para justificar el origen de las mercancías y prescinda de aquellos otros que no tienen relación alguna con el origen y cuya exigencia, en muchos casos, dificulta o impide el aprovechamiento del trato arancelario preferencial.

La existencia de un formato único de certificado de origen, simplificado y con los datos estrictamente necesarios para justificar dicho origen, tendría un impacto positivo en la facilitación de las operaciones comerciales cursadas a través de la red de acuerdos preferenciales de la ALADI y simplificaría considerablemente la estructura del Certificado de Origen Digital (COD), posibilitando la rápida incorporación al sistema de los nuevos acuerdos.

2.7 Programas de Operador Económico Autorizado y los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

Como fuera mencionado en el capítulo anterior, con el fin de potenciar las medidas de facilitación establecidas para los operadores, el Acuerdo de Bali indica que los Miembros deberán dar a los demás Miembros la posibilidad de negociar el reconocimiento mutuo de los sistemas de operadores autorizados e intercambiar en el Comité de Facilitación del comercio, información pertinente sobre los sistemas de operadores autorizados en vigor.

El reconocimiento mutuo, contemplado por mencionado Acuerdo de Bali y desarrollado por el Marco SAFE de la OMA, es un concepto a través del cual una medida o decisión tomada o una autorización otorgada por una Aduana, es reconocida y aceptada por otra Administración Aduanera. El enfoque sobre la autorización de los Operadores Económicos Autorizados es una base sólida para crear sistemas internacionales de reconocimiento mutuo de la condición de OEA.

De acuerdo con la OMA, para que un sistema de reconocimiento mutuo funcione, es necesario:

- Que los programas OEA sean compatibles y cumplan con las normas y principios establecidos en el Marco SAFE;
- Aceptar un conjunto de normas, que incluyan disposiciones sólidas, tanto para las Aduanas como para los OEA;
- Aplicar normas de manera uniforme, para que Aduana tenga confianza en la autorización realizada por otra;
- Aplicar un mecanismo y normas para delegar un proceso de certificación a una autoridad designada por la Aduana.
- Contar con normativa que permitan la aplicación de un sistema de reconocimiento mutuo.

De acuerdo al Marco SAFE de la OMA, el reconocimiento mutuo se basa en 3 aspectos:

- **Autorización:** Las Aduanas deberán celebrar acuerdos de reconocimiento mutuo de los OEA (Pilar 2, Norma 3)
- **Información electrónica avanzada;** Los OEA podrán beneficiarse por el reconocimiento mutuo de los certificados digitales, que les permitirán presentar los mensajes electrónicos a las Aduanas que han acordado reconocer este certificado. (Pilar 1, Norma 6)

- **Selectividad y comunicación:** La Aduana realizará de manera conjunta la selectividad y el control, la utilización de criterios de selectividad y/o de los mecanismos de intercambio de información, facilitando la creación de un sistema de reconocimiento mutuo de controles (Pilar 1, Norma 7)

El reconocimiento mutuo es considerado una forma de evitar la duplicación de los controles de seguridad y puede ayudar a lograr la facilitación y el control de las mercaderías que circulan en la cadena logística internacional. De acuerdo a la información que figura en el Compendio de Programas de OEA 2014 de la OMA, e información primaria recopilada, los países de la ALADI que cuentan con programas de OEA se detallan en el Anexo 6.

Con respecto al reconocimiento mutuo de Programas de Operador Económico Autorizado en la región, se destaca el Acuerdo firmado entre la Administración General de Aduanas de México y el Servicio de Aduanas de Corea, el 11 de marzo de 2014, convirtiendo a México en el primer país de América Latina en formalizar el proceso de reconocimiento del OEA, compatibilizando los programas en ambos países.

De acuerdo a la información contenida en el Compendio de Programas de Operador Económico Autorizado, Edición 2014, publicado por la OMA, actualmente existen en el mundo 23 acuerdos de reconocimiento mutuo suscritos y 12 en proceso de negociación. Ver Anexo 7.

Enmarcado dentro del ámbito de la ALADI, es de rigor mencionar que mediante el Septuagésimo Primer y Septuagésimo Tercer Protocolos Adicionales al ACE 2, Brasil y Uruguay acordaron establecer un Programa Piloto de Seguridad Aduanera de la Cadena de Suministro de Bienes, aplicable al comercio que tenga lugar a través del ACE 18 entre ambos países, así como a los productos del sector automotor que se comercien al amparo del ACE 2. Dicho Programa tendrá alcance limitado a determinadas cadenas logísticas seguras y al comercio que tenga lugar por vía terrestre y deberá estar en consonancia con las directrices de la OMA en relación al concepto de Operador Económico Autorizado (OEA) y a los mecanismos de reconocimiento mutuo.

Los objetivos específicos del Programa serán:

- a) la definición e identificación, a partir de criterios técnicos y objetivos, del conjunto de operadores de interés del Programa;
- b) la definición de los requisitos para la adhesión de las empresas, entre aquellas identificadas en el literal "a", y el trato diferenciado en el control aduanero sobre las operaciones de comercio exterior;
- c) establecer un mecanismo de intercambio de información entre las Aduanas;
- d) establecer un modelo común de validez de los requisitos y beneficios entre las Aduanas para fines de reconocimiento mutuo; y
- e) formular un modelo de Acuerdo de Reconocimiento Mutuo.

En cumplimiento de lo anterior, con fecha 17 de julio de 2014 los Directores de Aduana de ambos países suscribieron el Programa Piloto de Seguridad Aduanera en la Cadena de Suministro de Bienes, con el objetivo realizar testeos y acumular la experiencia que permitan avanzar, en un futuro, en el reconocimiento mutuo bilateral.

En el marco del Protocolo Comercial de la Alianza del Pacífico, suscrito el 10 de febrero de 2014 y aun no en vigor, Chile, Colombia, México y Perú se comprometieron a que sus respectivas administraciones aduaneras incentivarían y trabajarían en la suscripción de acuerdos de reconocimiento mutuo de los programas de OEA implementados en cada país.

Líneas de acción sugeridas:

Se sugiere alentar a los países miembros que aún no lo hayan hecho a desarrollar programas de OEA siguiendo los lineamientos establecidos a ese respecto en el Marco SAFE y en las directrices de la OMA, explorando líneas de cooperación entre ambos organismos, a los efectos de desarrollar procedimientos que permitan facilitar a los países de la ALADI evaluar la compatibilidad de los programas de OEA desarrollados por cada uno de ellos, a los efectos de considerar el reconocimiento mutuo, así como un modelo de acuerdo de reconocimiento mutuo que pueda ser tomado en consideración por los países miembros al momento de decidir suscribir acuerdos de esta naturaleza.

Marco Institucional

El Marco SAFE expresa que si bien un escenario ideal, sería crear un sistema internacional de reconocimiento mutuo de los OEA, dado que se necesitará tiempo para que ello ocurra, un escenario posible consiste en aplicarlo de “manera gradual”, creando iniciativas bilaterales, subregionales o regionales.

Al respecto, la ALADI se presenta como una herramienta ideal para que los países miembros acuerden, al amparo del paraguas jurídico que ofrece el TM80, acuerdos de reconocimiento mutuo de los OEA, tanto a nivel bilateral como regional.

En ese sentido, la ALADI le daría sustento jurídico al reconocimiento mutuo, es decir, brindándole uno de los tres pilares fundamentales en lo que se basa el mismo.

De esta forma, al ALADI, en concordancia con la OMA, serviría de instrumento para avanzar en el reconocimiento mutuo de la condición de OEA, así como también en el tema de los certificados digitales, tomando como experiencia el COD.

2.8 Acuerdo Regional para la implementación y el reconocimiento de las firmas digitales

Las nuevas tecnologías aplicadas a los procedimientos de comercio exterior, particularmente los aduaneros, contribuyen indudablemente a la facilitación del comercio y al fortalecimiento de relaciones comerciales internacionales, destacando en esta oportunidad, la adopción de mecanismos que involucran el uso de las firmas digitales o firmas electrónicas avanzadas.

En referencia a las normas relativas a la firma digital y a los certificados digitales, las legislaciones que emanan de los países de la región tienen un fuerte carácter territorial, motivo por el cual, el reconocimiento cruzado de certificados digitales emitidos por diferentes entidades certificadoras, sean públicas o privadas, entre diversos países de la región, requerirá llevar adelante acciones alineadas de cooperación, armonización y normalización.

La celebración de Acuerdos contribuye a evitar que la proliferación de normas, requisitos y exigencias técnicas al respecto, pudieren operar como verdaderos obstáculos a la comercialización de los productos, frustrando exportaciones y reduciendo competitividad.

Los Acuerdos están llamados a cubrir las diferencias existentes entre los enfoques legislativos de los distintos países, a unificar criterios y estándares técnicos, a generar la confianza entre las partes, a garantizar que los sistemas son efectivos y que cuentan con un adecuado nivel de protección.

Al respecto, se pone de relieve la importancia de contar con un marco jurídico a nivel institucional, respecto de las normas relativas a la firma digital en la región, de manera de armonizar el Derecho en esta materia, con el fin de crear condiciones jurídicas que brinden seguridad y estabilidad, y que contribuyan a fortalecer y profundizar los procesos de integración, favoreciendo a la interoperabilidad de los sistemas de información y comunicaciones que sirven de base al desarrollo del comercio sin papel.

Propuesta de armonización a futuro

Explorar y analizar la posibilidad de disponer de un marco jurídico para el reconocimiento de la firma digital en la región, otorgando plena validez de los documentos de comercio emitidos en formato electrónico.

CAPÍTULO 3

ACUERDO DE COOPERACIÓN ALADI-OMA

El 26 de setiembre de 2006 en la Sede de la ALADI, en Montevideo, Uruguay fue suscrito el Acuerdo de Cooperación entre la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con el fin de fortalecer los lazos de cooperación técnica entre la ALADI y la OMA teniendo en cuenta la complementariedad en los objetivos y actividades desarrollados por ambas Instituciones.

Mediante el Acuerdo de Cooperación de referencia la ALADI y la OMA acordaron, entre otros, prestarse cooperación recíproca con el fin de fomentar y llevar a cabo -dentro del ámbito de sus respectivas competencias- estudios y/o proyectos de investigación, así como la realización de publicaciones, foros, conferencias, seminarios y otras actividades sobre temas específicos que sean considerados de interés común.

Asimismo, los temas contemplados en el anteriormente mencionado Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, fueron objeto de una declaración de interés por parte de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a través de la Resolución de Dublín de 2013.

El día 16 de julio de 2014, se celebró en la sede de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), el Seminario “La Modernización de la Gestión Aduanera para la Facilitación del Comercio”, organizado por la ALADI y el Ministerio de Economía y Finanzas de la República Oriental del Uruguay (MEF), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Durante el Seminario se presentaron y analizaron las principales experiencias multilaterales, regionales y subregionales referidas a los programas, acciones y herramientas que se adelantan en la región para fortalecer la facilitación del comercio y mejorar la eficiencia de las Aduanas.

Como conclusiones del mismo, se destacaron la importancia de continuar estableciendo vínculos de cooperación y coordinación entre todas las partes interesadas; la necesidad de continuar dedicando esfuerzos a los sistemas de interoperabilidad y el desarrollo de Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE); el fortalecimiento de capacidades; la instrumentación de nuevos Programas como el del Operador Económico Autorizado (OEA); la concreción de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo de la OEA; y avanzar en procedimientos de certificación digital, así como en toda acción que permita avanzar en los retos que nos presenta la integración regional, sobre todo en lo que refiere a los temas contemplados en el ya citado Acuerdo de Bali de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que fueran a su vez objeto de la mencionada declaración de interés por parte de la OMA.

CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS DE LÍNEAS DE ACCIÓN TENDIENTES A LA ARMONIZACIÓN FUTURA DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS

Cualquier iniciativa regional en materia de armonización y facilitación de procedimientos aduaneros debe evaluarse teniendo en cuenta tanto el marco general que representan los compromisos acordados en Bali en materia de facilitación del comercio, como el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE) desarrollado por la OMA.

Al respecto, muchos de los compromisos de Bali ya están siendo implementados individualmente por los países miembros en el marco de la modernización de sus sistemas aduaneros y de control de las operaciones de comercio exterior. Asimismo, ciertos compromisos en materia de facilitación del comercio recogidos en el Acuerdo de Bali han sido incorporados en algunos acuerdos de la ALADI, así como también otros que podrían considerarse como “Bali plus”. La iniciativa regional de digitalización de los certificados de origen (COD) se inscribe dentro de esta última categoría.

Así, en el plano regional y desde los organismos de integración, es posible desarrollar mecanismos y emprender acciones que contribuyan al crecimiento y facilitación del comercio entre los miembros para el mejor aprovechamiento de las preferencias arancelarias pactadas. La facilitación y armonización de los procedimientos aduaneros, dotándolos de una mayor rapidez, transparencia y seguridad jurídica, es una de las herramientas para lograr ese objetivo.

A continuación se proporcionan algunas sugerencias de líneas de acción, no excluyentes entre sí, que a juicio de la Secretaría General podrían emprenderse a esos efectos.

1. En cuanto a la Digitalización del Comercio, trabajar desde una perspectiva regional en la digitalización de los documentos asociados a las operaciones de comercio exterior así como en el intercambio electrónico de información entre los distintos actores públicos y privados que participan en tales operaciones. La iniciativa relativa a la certificación de origen digital de la ALADI se inscribe dentro de este ámbito y requiere de la incorporación activa de la mayor cantidad de países posible para consolidarse y potenciar sus beneficios.
2. La importancia y viabilidad de acordar un formato de certificado de origen único para todos los acuerdos entre países miembros de la ALADI, que contemple únicamente aquellos datos considerados necesarios para justificar el origen de las mercancías y prescinda de aquellos otros que no tienen relación alguna con el origen y cuya exigencia, en muchos casos, dificulta o impide el aprovechamiento del trato arancelario preferencial. La existencia de un formato único de certificado de origen, simplificado y con los datos estrictamente necesarios para justificar dicho origen, tendría un impacto positivo en la facilitación de las operaciones comerciales cursadas a través de la red de acuerdos preferenciales de la ALADI y simplificaría considerablemente la estructura del Certificado de Origen Digital (COD), posibilitando la rápida incorporación al sistema de los nuevos acuerdos.

Se estima que esta iniciativa, al no implicar negociación de criterios o requisitos ni generales ni específicos de origen, tendría un proceso de negociación relativamente rápido y sin mayores complejidades.

3. En materia de armonización de otras disposiciones contenidas en las reglas de origen y en los procedimientos aduaneros relacionados con el origen de los acuerdos suscritos entre países miembros, se sugiere:
 - a. Permitir que la facturación para la importación sea realizada por terceros operadores sin limitar los países en los cuales dichos operadores pueden estar situados.
 - b. Considerar la posibilidad de eliminar de las disposiciones relativas a certificación de origen la exigencia de que dicho certificado se emita dentro de los 60 días posteriores a la fecha de factura.
 - c. Explorar, en determinadas situaciones, mecanismos que permitan emitir certificados de origen derivados como forma de permitir la parcialización de un certificado de origen anterior.
 - d. Eliminar de las disposiciones relativas a la exigencia de expedición directa la referencia a los motivos por los cuales puede producirse el tránsito por un tercer país no miembro, tales como las cuestiones geográficas o consideraciones relativas al transporte.
 - e. Establecer a título expreso en las reglas de origen de los acuerdos que otorgan a la aduana del país de importación la posibilidad de solicitar un documento probatorio del cumplimiento de las disposiciones de expedición directa, qué tipo de documentos se consideran probatorios del tránsito sin trasbordo ni almacenamiento, del tránsito con trasbordo, y en aquellos casos en que la mercancía es almacenada temporalmente bajo control aduanero en un tercer país. Asimismo, explorar la posibilidad de incluir en los acuerdos disposiciones del tipo de las contenidas en el Acuerdo de Complementación Económica No. 71 suscrito entre Cuba y Panamá, en relación a los denominados en ese ámbito "Certificados de Reexportación", refiriéndolas a aquellos casos en los cuales la mercancía es almacenada bajo control de la aduana en el tercer país.
4. Analizar la posibilidad de disponer de un marco jurídico para el reconocimiento de la firma digital en la región.

5. Explorar líneas de cooperación con la OMA, teniendo en cuenta el Acuerdo de Cooperación ALADI-OMA así como las principales conclusiones de las actividades realizadas bajo dicho marco:
- a. Programa ALADI-OMA de apoyo para la implementación de programas de OEA en los países miembros de la ALADI (A ser sometido a consideración de dichos países miembros);
 - b. Desarrollar procedimientos que permitan facilitar a los países de la ALADI evaluar la compatibilidad de los programas de OEA desarrollados por cada uno de ellos, a los efectos de considerar el reconocimiento mutuo;
 - c. Desarrollar un Acuerdo Marco para la implementación de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo de los OEA en la región, que pueda ser tomado en consideración por los países miembros al momento de decidir suscribir acuerdos de esta naturaleza;
 - d. Apoyar a la OMA en los trabajos tendientes a la adhesión al Convenio de Kyoto Revisado y la aplicación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, por parte de los países miembros de ALADI, constituyéndose la ALADI en una plataforma regional para la aplicación de diversos instrumentos multilaterales.

ANEXO 1

DATOS RELATIVOS AL IMPORTADOR REQUERIDOS EN LOS FORMULARIOS DE CERTIFICADO DE ORIGEN UTILIZADOS POR LOS ACUERDOS DE LA ALADI

ACUERDO	FORMULARIO	DATOS DEL IMPORTADOR
ACUERDOS DE ALCANCE REGIONAL (5)		
AR.AM No. 1	Res. 252	No requiere datos del importador
AR.AM No. 2	Res. 252	No requiere datos del importador
AR.AM No. 3	Res. 252	No requiere datos del importador
AR.PAR No. 4	Res. 252	No requiere datos del importador
AR.CEYC No. 7 Áreas cultural, educacional y científica	Res. 252	No requiere datos del importador
ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL (37)		
Acuerdos de Complementación Económica (34)		
ACE No. 2.68 BR – UY (Automotor)	ACE 18	Nombre, dirección y país
ACE No. 6 AR - MX	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 14 ACE No. 14.38 AR – BR (Automotor)	ACE 14 ACE 18	Nombre, dirección, localidad y país Nombre, dirección y país
ACE No. 18 AR, BR, PY,UY	ACE 18	Nombre, dirección y país del importador
ACE No. 22 BO - CL	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 23 CL –VE	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 24 CL – CO	ACE 24	Nombre, dirección, incluyendo ciudad y país y número de registro fiscal (RUT) Permite señalar como DESCONOCIDO
ACE No. 33 CO - MX	ACE 33	Nombre, denominación o razón social, domicilio, incluyendo ciudad y país, número de teléfono, fax y número de registro fiscal
ACE No. 35 AR, BR, PY y UY – CL	ACE 35	Nombre, dirección y país
ACE No. 36 AR, BR, PY y UY – BO	ACE 36	Nombre, dirección y país
ACE No. 38 CL – PE	ACE 252	No requiere datos del importador
ACE No. 40 CU – VE	Res. 252	No requiere datos del importador
ACE No. 41 CL – MX	ACE 41	Nombre, denominación o razón social, domicilio (incluyendo ciudad y país), número de teléfono, fax y número del registro fiscal
ACE No. 42 CL – CU	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 46 CU – EC	Res. 252	No requiere datos del importador
ACE No. 47 BO – CU	Res.252	No requiere datos del importador

ACE No. 49 CO – CU	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 50 CU – PE	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 51 CU – MX	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 53 BR – MX	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 55 AR, BR, PY y UY – MX	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 57 AR – UY	ACE 18	Nombre, dirección y país del importador
ACE No. 58 AR, BR, PY y UY – PE	Res. 252	No requiere datos del importador
ACE No. 59 AR, BR, PY y UY – CO, EC y VE	ACE 59	Razón social y dirección
ACE No. 60 MX - UY	ACE 60	Nombre, denominación o razón social, domicilio incluyendo ciudad y país, número de teléfono, fax y número de registro fiscal
ACE No. 62 AR, BR, PY y UY – CU	Res. 252	No requiere datos del importador
ACE No. 63 UY – VE	ACE 18 Sector automotor: ACE 59	Nombre, dirección y país Razón social y dirección
ACE No. 64 PY – VE	Res.252	No requiere datos del importador
ACE No. 65 CL – EC	ACE 65	Nombre legal, dirección (incluyendo ciudad y país) y número de registro fiscal
ACE No. 66 BO – MX	ACE 66	Nombre, denominación o razón social, domicilio (incluyendo ciudad y país), número de teléfono, fax y número de registro fiscal En caso de no conocerse la identidad del importador colocar “desconocido”
ACE No. 67 MX – PE	ACE 67	Nombre, denominación o razón social, domicilio (incluyendo ciudad y país), número de registro fiscal y al menos uno de los siguientes: número de teléfono, correo electrónico o fax
ACE No. 68 AR - VE	ACE 59	Razón social y dirección
ACE No. 69 BR - VE	ACE 59	Razón social y dirección
ACE No. 71 CU - PA	Res. 252 Cuba ACE 71 Panamá	El de Cuba no requiere datos del importador El de Panamá: Nombre y dirección
Acuerdos Comerciales (1)		
C No. 28 CO – VE	C 28	Nombre o razón social, dirección, país, ciudad, correo electrónico y teléfono
Acuerdos de Renegociación del Patrimonio Histórico (2)		
R No. 29 EC – MX	Res.252	No requiere datos del importador
R No. 38 MX – PY	Res.252	No requiere datos del importador

ANEXO 2

CONDICIONES RELATIVAS A LA FECHA DE EMISIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE ORIGEN

ACUERDO	FECHA DE EMISIÓN	TERCER OPERADOR
ACUERDOS DE ALCANCE REGIONAL (5)		
AR.AM No. 1	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura, salvo en los casos en los cuales facture un tercer operador y al momento de emitir el certificado su factura no se conozca.	SI
AR.AM No. 2	Ver AR.AM No. 1	SI
AR.AM No. 3	Ver AR.AM No. 1	SI
AR.PAR No. 4	Ver AR.AM No. 1	SI
AR.CEYC No. 7 Áreas cultural, educacional y científica	Ver AR.AM No. 1	SI
ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL (37)		
Acuerdos de Complementación Económica (34)		
ACE No. 2.68 BR – UY (Automotor)	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	
ACE No. 6 AR - MX	Deben emitirse a partir de la fecha de la factura comercial salvo en el caso de actuación de operador de un tercer país.	SI
ACE No. 14 ACE No. 14.38 AR – BR (Automotor)	ACE 14.38 Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	
ACE No. 18 AR, BR, PY,UY	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de la factura colocada en el campo 7 del certificado, sea la primera factura o la del tercer operador. Certificados de Origen Derivados para mercancías que se encuentren bajo el régimen de Depósito Aduanero.	SI
ACE No. 22 BO - CL	Deben emitirse a partir de la fecha de la factura comercial salvo en el caso de actuación de operador de un tercer país.	NO
ACE No. 23 CL –VE	Deben emitirse a partir de la fecha de la factura comercial salvo en el caso de actuación de operador de un tercer país.	NO
ACE No. 24 CL – CO	No contiene disposiciones relativas a la fecha de emisión.	SI
ACE No. 33 CO - MX	No contiene disposiciones relativas a la fecha de emisión.	NO
ACE No. 35 AR, BR, PY y UY – CL	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 36 AR, BR, PY y	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura y a más tardar	SI

UY – BO	10 días hábiles después de la fecha de embarque definitivo.	
ACE No. 38 CL – PE	Deben emitirse a partir de la fecha de la factura comercial	SI
ACE No. 40 CU – VE	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 41 CL – MX	No contiene disposiciones relativas a la fecha de emisión.	NO
ACE No. 42 CL – CU	Deben emitirse a partir de la fecha de la factura comercial.	SI
ACE No. 46 CU – EC	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 47 BO – CU	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 49 CO – CU	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 50 CU – PE	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura, salvo en los casos en los cuales facture un tercer operador y al momento de emitir el certificado su factura no se conozca.	SI
ACE No. 51 CU – MX	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 53 BR – MX	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 55 AR, BR, PY y UY – MX	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura, salvo en los casos en los cuales facture un tercer operador y al momento de emitir el certificado su factura no se conozca.	SI
ACE No. 57 AR – UY	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de la factura colocada en el campo 7 del certificado, sea la primera factura o la del tercer operador.	SI
ACE No. 58 AR, BR, PY y UY – PE	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 59 AR, BR, PY y UY – CO, EC y VE	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
ACE No. 60 MX - UY	No contiene disposiciones relativas a la fecha de emisión.	SI
ACE No. 62 AR, BR, PY y UY – CU	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura, salvo en los casos en los cuales facture un operador de un tercer país.	SI
ACE No. 63 UY – VE	Sector automotor: ver ACE 59.	SI
ACE No. 64 PY – VE	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura, salvo en los casos en los cuales facture un tercer operador y al momento de emitir el certificado su factura no se conozca.	SI
ACE No. 65 CL – EC	No contiene disposiciones relativas a la fecha de emisión.	SI

ACE No. 66 BO – MX	No contiene disposiciones relativas a la fecha de emisión.	
ACE No. 67 MX – PE	Deben emitirse en la misma fecha o en fecha posterior a la de la factura, salvo en el caso que facture un operador de un tercer país.	SI
ACE No. 68 AR - VE	Ver ACE 59	SI
ACE No. 69 BR - VE	Ver ACE 59	SI
ACE No. 71 CU - PA	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
Acuerdos Comerciales (1)		
C No. 28 CO – VE	Deben emitirse en la misma fecha o dentro de los 60 días siguientes a la fecha de factura.	SI
Acuerdos de Renegociación del Patrimonio Histórico (2)		
R No. 29 EC – MX	No contiene disposiciones relativas a la fecha de emisión.	NO
R No. 38 MX – PY	No contiene disposiciones relativas a la fecha de emisión.	NO

ANEXO 3

DISPOSICIONES SOBRE OPERACIONES FACTURADAS POR TERCEROS OPERADORES

ACUERDO	DISPOSICIÓN	SITUACIÓN DEL TERCER OPERADOR
ACUERDOS DE ALCANCE REGIONAL (5)		
AR.AM No. 1	No contempla disposiciones	
AR.AM No. 2	No contempla disposiciones	
AR.AM No. 3	No contempla disposiciones	
AR.PAR No. 4	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
AR.CEYC No. 7 Áreas cultural, educacional y científica	No contempla disposiciones	
ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL (37)		
Acuerdos de Complementación Económica (34)		
ACE No. 2.68 BR – UY (Automotor)	No contempla disposiciones	
ACE No. 6 AR - MX	Operadores situados en un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 14.38 AR – BR (Automotor)	No contempla disposiciones	
ACE No. 18 AR, BR, PY, UY	Tercer operador	En cualquier país, incluso en el de exportación y en el de importación
ACE No. 22 BO - CL	No contempla disposiciones	
ACE No. 23 CL –VE	No contempla disposiciones	
ACE No. 24 CL – CO	Operador de un país no Parte	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 33 CO - MX	No contempla disposiciones	
ACE No. 35 AR, BR, PY y UY – CL	Operadores comerciales de otra Parte Signataria o de otro Estado no participante del Acuerdo	En cualquier país, excepto en el de exportación
ACE No. 36 AR, BR, PY y UY – BO	Operadores comerciales de otra Parte Signataria o de otro Estado no participante del Acuerdo	En cualquier país, excepto en el de exportación
ACE No. 38 CL – PE	Operador de un país no Parte	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 40 CU – VE	Operador de un país distinto al de origen	En cualquier país, excepto en el de exportación
ACE No. 41 CL – MX	No contiene disposiciones	

ACE No. 42 CL – CU	Operador de un país distinto al de origen	En cualquier país, excepto en el de exportación
ACE No. 46 CU – EC	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 47 BO – CU	Operador de un país distinto al de origen	En cualquier país, excepto en el de exportación
ACE No. 49 CO – CU	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 50 CU – PE	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 51 CU – MX	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 53 BR – MX	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 55 AR, BR, PY y UY – MX	No contiene disposiciones	
ACE No. 57 AR – UY	No contiene disposiciones	
ACE No. 58 AR, BR, PY y UY – PE	Operador de un país distinto al de origen	En cualquier país, excepto en el de exportación
ACE No. 59 AR, BR, PY y UY – CO, EC y VE	Operador de un país distinto al de origen	En cualquier país, excepto en el de exportación
ACE No. 60 MX - UY	Terceros operadores	En cualquier país, incluso en el de exportación y en el de importación
ACE No. 62 AR, BR, PY y UY – CU	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 63 UY – VE	Sector automotor: ver ACE 59. Resto ACE 18: Tercer operador	Para sector automotor: en cualquier país, excepto en el de exportación Para el resto: en cualquier país, incluso en el de exportación y en el de importación
ACE No. 64 PY – VE	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 65 CL – EC	Operador de un país no Parte	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 66 BO – MX	No contiene disposiciones	
ACE No. 67 MX – PE	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
ACE No. 68 AR - VE	Operador de un país distinto al de origen	En cualquier país, excepto en el de exportación

ACE No. 69 BR - VE	Operador de un país distinto al de origen	En cualquier país, excepto en el de exportación
ACE No. 71 CU - PA	Operador de un tercer país	En cualquier país, excepto en el de exportación y en el de importación
Acuerdos Comerciales (1)		
C No. 28 CO - VE	Operador de un país distinto al de origen	En cualquier país, excepto en el de exportación
Acuerdos de Renegociación del Patrimonio Histórico (2)		
R No. 29 EC - MX	No contiene disposiciones	
R No. 38 MX - PY	No contiene disposiciones	

Nota: ACE 49 y 71 el título dice operador de un país distinto al de origen y abajo en la disposición operador de un tercer país

ANEXO 4

EXPEDICIÓN DIRECTA, TRÁNSITO Y TRASBORDO

Razones por las cuales se justifica el tránsito por un tercer país

ACUERDO	RÉGIMEN	DISPOSICIÓN
ACUERDOS DE ALCANCE REGIONAL (5)		
AR.AM No. 1	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo
AR.AM No. 2	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo
AR.AM No. 3	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo
AR.PAR No. 4	Res. 252	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
AR.CEYC No. 7 Áreas cultural, educacional y científica	Res. 78	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL (37)		
Acuerdos de Complementación Económica (34)		
ACE No. 2.68 BR – UY (Automotor)	ACE 18	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 6 AR - MX	Propio	Razones geográficas, técnicas, logísticas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte
ACE No. 14 ACE No. 14.38 AR – BR (Automotor)	Propio ACE 18	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 18 AR, BR, PY,UY	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 22 BO - CL	Res.252	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 23 CL –VE	Res.78	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 24 CL – CO	Propio	No establece razones
ACE No. 33 CO - MX	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 35 AR, BR, PY y UY – CL	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 36 AR, BR, PY y UY – BO	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 38 CL – PE	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 40 CU – VE	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas al transporte
ACE No. 41 CL – MX	Propio	No establece razones
ACE No. 42 CL – CU	Propio	Razones geográficas, logísticas o por requerimientos de transporte
ACE No. 46	Propio	No establece razones

CU – EC		
ACE No. 47 BO – CU	Propio	Razones geográficas, logística o por requerimientos especiales de transporte
ACE No. 49 CO – CU	Propio	No establece razones
ACE No. 50 CU – PE	Res.252	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 51 CU – MX	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 53 BR – MX	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a necesidades del transporte
ACE No. 55 AR, BR, PY y UY – MX	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 57 AR – UY	Propio y ACE 18	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 58 AR, BR, PY y UY – PE	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 59 AR, BR, PY y UY – CO, EC y VE	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 60 MX - UY	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 62 AR, BR, PY y UY – CU	Propio	Razones geográficas, técnicas, logísticas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte
ACE No. 63 UY – VE	ACE 18 Sector automotor: ACE 59	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 64 PY – VE	Res.252	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 65 CL – EC	Propio	No establece razones
ACE No. 66 BO – MX	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 67 MX – PE	Propio	No establece razones
ACE No. 68 AR - VE	ACE 59	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 69 BR - VE	ACE 59	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
ACE No. 71 CU - PA	Propio	No establece razones
Acuerdos Comerciales (1)		
C No. 28 CO – VE	Propio	Razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte
Acuerdos de Renegociación del Patrimonio Histórico (2)		
R No. 29 EC – MX	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo
R No. 38 MX – PY	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo

ANEXO 5

PRUEBA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES EN MATERIA DE EXPEDICIÓN DIRECTA, TRÁNSITO Y TRASBORDO

ACUERDO	RÉGIMEN	PRUEBA DE CUMPLIMIENTO
ACUERDOS DE ALCANCE REGIONAL (5)		
AR.AM No. 1	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo
AR.AM No. 2	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo
AR.AM No. 3	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo
AR.PAR No. 4	Res. 252	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
AR.CEYC No. 7 Áreas cultural, educacional y científica	Res. 78	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL (37)		
Acuerdos de Complementación Económica (34)		
ACE No. 2.68 BR – UY (Automotor)	ACE 18	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 6 AR - MX	Propio	En caso de tránsito sin trasbordo: documentos de transporte (guía aérea, conocimiento de embarque o carta de porte) En caso de tránsito con trasbordo: documentos de transporte (guía aérea, conocimiento de embarque o carta de porte o documento de transporte multimodal) En caso de tránsito con trasbordo y almacenamiento temporal: copia de los documentos de control aduanero
ACE No. 14 ACE No. 14.38 AR – BR (Automotor)	Propio ACE 18	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 18 AR, BR, PY,UY	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 22 BO - CL	Res.252	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 23 CL –VE	Res.78	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 24 CL – CO	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 33 CO - MX	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 35 AR, BR, PY y UY – CL	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 36 AR, BR, PY y UY – BO	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 38 CL – PE	Propio	Copia de cualquier documento de control aduanero que acredite que la mercancía

		permaneció bajo control de la aduana
ACE No. 40 CU – VE	Propio	En caso de trasbordo o almacenamiento temporal: documento de control aduanero que acredite que la mercancía permaneció bajo control de la aduana
ACE No. 41 CL – MX	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 42 CL – CU	Propio	Documentos de transporte u otros documentos que acrediten que la mercancía permaneció bajo control aduanero
ACE No. 46 CU – EC	Propio	Copia del documento de transporte o certificado o cualquier otra información dada por la autoridad aduanera u otras entidades autorizadas que respalden el hecho que las mercancías han estado en tránsito
ACE No. 47 BO – CU	Propio	En caso de trasbordo o almacenamiento temporal: documento de control aduanero que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera
ACE No. 49 CO – CU	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 50 CU – PE	Res.252	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 51 CU – MX	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 53 BR – MX	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 55 AR, BR, PY y UY – MX	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 57 AR – UY	Propio y ACE 18	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 58 AR, BR, PY y UY – PE	Propio	En caso de trasbordo o almacenamiento temporal: documento de control aduanero que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera
ACE No. 59 AR, BR, PY y UY – CO, EC y VE	Propio	En caso de trasbordo o almacenamiento temporal: documento de control aduanero que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera
ACE No. 60 MX - UY	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 62 AR, BR, PY y UY – CU	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 63 UY – VE	ACE 18 Sector automotor: ACE 59	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 64 PY – VE	Res.252	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 65 CL – EC	Propio	Copia del documento de transporte o certificado o cualquier otra información dada por la autoridad aduanera u otras entidades autorizadas que respalden el hecho que las mercancías han estado en tránsito
ACE No. 66 BO – MX	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
ACE No. 67 MX – PE	Propio	En caso de tránsito únicamente: documentos de transporte (guía aérea, conocimiento de

		<p>embarque o carta de porte)</p> <p>En caso de trasbordo: documentos de transporte (guía aérea, conocimiento de embarque o carta de porte o documento de transporte multimodal o combinado)</p> <p>En caso de almacenamiento: documento de transporte (guía aérea, conocimiento de embarque o carta de porte o documento de transporte multimodal o combinado) y los documentos emitidos por la autoridad aduanera u otra autoridad competente que autorice el almacenamiento</p>
ACE No. 68 AR - VE	ACE 59	En caso de trasbordo o almacenamiento temporal: documento de control aduanero que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera
ACE No. 69 BR - VE	ACE 59	En caso de trasbordo o almacenamiento temporal: documento de control aduanero que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera
ACE No. 71 CU - PA	Propio	No contiene disposiciones relativas a la prueba de cumplimiento
Acuerdos Comerciales (1)		
C No. 28 CO - VE	Propio	En caso de trasbordo o almacenamiento temporal: documento de control aduanero que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera
Acuerdos de Renegociación del Patrimonio Histórico (2)		
R No. 29 EC - MX	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo
R No. 38 MX - PY	Propio	No contiene disposiciones sobre expedición directa, tránsito y trasbordo

ANEXO 6

PROGRAMAS DE OEA IMPLEMENTADOS POR LOS PAÍSES DE LA ALADI

Argentina

El programa que opera en Argentina se denomina Sistema Aduanero de Operadores Confiables (SAOC) y fue lanzado en el año 2006. En cuanto al ámbito de aplicación, se utiliza únicamente en las operaciones de importación y exportación bajo el Sistema Couriers Seguros (Sistema CUSE), y los tipos de OEA que distingue son exportadores (desde 2006), despachantes de aduana (desde 2009), y prestadores de servicios postales (PSP)/couriers seguros (desde 2012). Cuenta con 7 OEA.

Brasil

Cuenta con un Programa de Operador Económico Autorizado, utilizado en las operaciones de exportación e importación.

Chile

En diciembre de 2012 Chile anunció el rediseño del Programa Piloto de Operador Económico Autorizado (Piloto OEA) que en principio alcanzará a las operaciones de exportación y acreditando como OEA a los exportadores y despachantes de aduana.

Colombia

El programa implementado en Colombia se denomina Operador Económico Autorizado (OEA) y fue lanzado en setiembre de 2011. Si bien está pensado para aplicarse en las operaciones de importación y de exportación, en una primera instancia solo se acreditará a exportadores. Aún no cuenta con OEA acreditados.

Ecuador

Ecuador está trabajando en el desarrollo del programa Operador Económico Autorizado que en principio se aplicará únicamente a exportadores.

México

El programa mexicano fue implementado en enero de 2012 y se denomina Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC). Abarca a las operaciones de exportación únicamente y los tipos de OEA que reconoce, en una primera instancia, son fabricantes de productos para la exportación, con excepción de aquellos pertenecientes a la industria textil y del calzado. Cuenta con 3 OEA acreditados.

Panamá

El Programa Operador Económico Autorizado fue lanzado en Panamá en octubre de 2013. En una primera etapa la acreditación alcanza a los exportadores y posteriormente podrán incorporarse los diferentes actores de la cadena logística del comercio exterior de acuerdo con el plan y etapas de implementación establecido por la Autoridad Nacional de Aduanas.

Perú

El programa desarrollado por Perú se denomina Usuario Aduanero Certificado (UAC) y data de octubre de 2012. Se aplica en principio a las operaciones de exportación y paulatinamente se irá extendiendo a las operaciones de importación. En cuanto a los tipos de OEA pasibles de acreditación, estos son, en principio, exportadores, despachantes de aduana y depositarios, estando previsto el reconocimiento posterior de otros tipos de operadores.

Uruguay

En marzo de 2014 Uruguay realizó el lanzamiento del programa Operador Económico Calificado (OEC), el cual será de aplicación a todos los eslabones de la cadena de suministro, a saber: exportadores, importadores, despachantes de aduana, transportistas, usuarios de zonas francas y depositarios.

ANEXO 7

ACUERDOS DE RECONOCIMIENTO MUTUO DE OEA SUSCRITOS Y EN PROCESO DE NEGOCIACIÓN

Cuadro: Acuerdos de Reconocimiento Mutuo de OEA suscritos

Fecha de suscripción	Países miembros
Junio 2007	Estados Unidos – Nueva Zelanda
Mayo 2008	Nueva Zelanda - Japón
Junio 2008	Canadá - Estados Unidos
Junio 2008	Estados Unidos - Jordania
Junio 2009	Estados Unidos - Japón
Julio 2009	Unión Europea - Noruega
Julio 2009	Unión Europea - Suiza
Junio 2010	Canadá - Japón
Junio 2010	Canadá - Corea
Junio 2010	Canadá - Singapur
Junio 2010	Unión Europea - Japón
Junio 2010	Corea - Singapur
Junio 2010	Corea - Estados Unidos
Enero 2011	Andorra – Unión Europea
Mayo 2011	Corea - Japón
Junio 2011	Corea - Nueva Zelanda
Junio 2011	Japón - Singapur
Mayo de 2012	Estados Unidos - Unión Europea
Junio 2012	China - Singapur
Octubre 2013	China - Hong Kong, China
Noviembre 2013	India - Hong Kong, China
Febrero 2014	Corea - Hong Kong, China
Marzo 2014	Corea - México

De la información contenida en el Cuadro anterior se desprende que el país que más acuerdos de reconocimiento mutuo ha suscrito hasta el momento es Corea (7), seguido por Estados Unidos y Japón (6). Si consideramos la cantidad de acuerdos por región, la región Asia-Pacífico ocupa el primer lugar seguida por América del Norte, mientras que el único país miembro de la ALADI que tiene firmados instrumentos de esta naturaleza es México, quien en marzo de 2014 suscribió un acuerdo con Corea y está en proceso de concluir otro con los Estados Unidos de América.

Cuadro: Acuerdos de Reconocimiento Mutuo de OEA en proceso de negociación

China	Estados Unidos
China	Japón
Japón	Malasia
China	Corea
Hong Kong, China	Singapur
Corea	India
Corea	Israel
Nueva Zelanda	Singapur
Noruega	Suiza
Estados Unidos	Singapur
Estados Unidos	Israel
Estados Unidos	México