

MARCO NORMATIVO SAFE



En las sesiones anuales del Consejo realizadas en junio de 2005 en Bruselas, los Directores Generales de Aduanas que representaban a los Miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) adoptaron por unanimidad el Marco Normativo SAFE. No sólo que esta adopción sea un instrumento internacional único, sino que lo convierte en el programa de comercio mundial más seguro, también anuncia el comienzo de un nuevo enfoque de los métodos de trabajo y de las relaciones entre ambos, Aduanas y mercado.

Desde esa fecha, el trabajo ha progresado en modernizar y mejorar el documento, principalmente mediante la incorporación al texto de disposiciones detalladas sobre los Operadores Económicos Autorizados (OEA) que inicialmente se habían incluido en un documento separado. Se considera que tanto las aduanas como las empresas participantes recibirán ventajas por el hecho de tener el Marco Normativo y las disposiciones relativas a los OEA disponibles en un solo instrumento.

Para aquellas administraciones de Aduanas que han expresado la necesidad de una asistencia sostenible, en forma de un programa de fortalecimiento de capacidades sostenible (Programa Columbus) está siendo implementado por la Secretaría de la OMA, con el apoyo comprometido de los demás Miembros de la OMA. La primera Fase de este Programa que involucra Misiones de Diagnóstico ya casi se ha completado, y ya se ha comenzado el trabajo de la segunda Fase. Este trabajo se basa en los conocimientos especializados de nuestros técnicos de diagnóstico capacitados para ese fin, y tiene la meta de satisfacer las solicitudes de asistencia de los Miembros en la implementación de este instrumento. En particular, el trabajo de la segunda Fase se centra esencialmente en elaborar planes de acción y en lograr financiamiento. Estas etapas son cruciales para nuestros Miembros en la vía hacia la implementación completa del Marco Normativo SAFE.

El compromiso y la buena voluntad demostrada por los Miembros de la OMA para aplicar el Marco Normativo SAFE, demuestra claramente su deseo para asegurar y facilitar el comercio mundial con el fin de recoger todos los beneficios sociales, financieros y económicos. Este instrumento consolidado es deseado por todos los Miembros de la OMA, sean desarrollados o en vías de desarrollo, y de este modo se hará posible conseguir grandes beneficios de los efectos positivos de la globalización.

Michel Danet
Secretario General
Organización Mundial de Aduana
Junio 2007



MARCO NORMATIVO SAFE

Copyright© 2007 Organización Mundial de Aduanas.
Reservados todos los derechos de traducción, de reproducción y de adaptación para todos los países.
Cualquier solicitud relacionada con la traducción, la reproducción o la adaptación de este documento
debe remitirse a copyright@wcoomd.org



ÍNDICE

1. PREFACIO

1.1. INTRODUCCIÓN

1.2. OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DEL MARCO SAFE

1.3. LOS CUATRO ELEMENTOS BÁSICOS DEL MARCO SAFE

1.4. LOS DOS PILARES DEL MARCO SAFE

1.5. CAPACITACIÓN

1.6. IMPLEMENTACIÓN

2.0 VENTAJAS

2.1. PAÍSES/GOBIERNOS

2.2. ADUANAS

2.3 EMPRESAS

3. PILLAR 1 – ADUANAS - ADUANAS : INTRODUCCIÓN.....

3.1. NORMAS DE ADUANAS - ADUANAS.....

3.2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE NORMAS

3.3. INTEGRIDAD DE PRECINTOS PARA EL ENVÍO SEGURO DE
CONTENEDORES.....

4. PILAR 2 – ADUANAS - EMPRESAS : INTRODUCCIÓN.....

4.1. NORMAS DE ADUANAS - EMPRESAS.....

4.2 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NORMAS.....

5.0 CONDICIONES, REQUISITOS Y VENTAJAS PARA LOS OEA.....

5.1. DEFINICIONES.....

5.2. CONDICIONES Y REQUISITOS PARA ADUANAS Y LOS OEA.....

5.3. VENTAJAS PARA LOS OEA.....

5.4. PROCEDIMIENTOS DE VALIDACIÓN Y AUTORIZACIÓN.....

5.5. DESCRIPCIÓN DEL TRÁMITE PARA EMPRESAS.....

5.6. RECONOCIMIENTO MUTUO.....

6. RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA SOBRE EL MARCO
NORMATIVO PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL COMERCIO GLOBAL

*

* *

1. Prefacio

1.1. Introducción

El comercio internacional es un motor fundamental de la prosperidad económica. El sistema de comercio global es susceptible de ser utilizado con fines terroristas, lo que podría ocasionar graves trastornos al conjunto de la economía mundial. Las Administraciones de Aduanas, en tanto que organismos gubernamentales encargados de controlar y gestionar la circulación de mercancías, se encuentran en una posición privilegiada para ofrecer una mayor seguridad a la cadena logística global y para fomentar el desarrollo socio-económico mediante la recaudación de ingresos fiscales y la facilitación del comercio.

Es necesario contar con una estrategia respaldada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a fin de garantizar la fluidez del comercio global de modo que no impida, sino que, por el contrario, facilite la circulación de las mercancías. Garantizar la seguridad de la cadena logística internacional es sólo un paso en el proceso más amplio de fortalecer y preparar a las Administraciones de Aduanas para los desafíos del siglo XXI. Así pues, con vistas a fortalecer y mejorar los programas y prácticas existentes, los Miembros de la OMA han elaborado un sistema que incrementará la seguridad y la facilitación del comercio internacional. Se trata del Marco Normativo SAFE de la OMA para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (denominado en adelante “Marco SAFE de la OMA” o “Marco”). El Marco Normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global establece los principios y las normas y los presenta para su adopción a modo de pautas mínimas de actuación para los Miembros de la OMA.

La razón de que la OMA es la plataforma apropiada para desarrollar esta iniciativa, ya que cuenta con la participación de 166 Administraciones Miembros, que representan el 99 por ciento del comercio global. Las Administraciones de Aduanas tienen competencias de gran importancia que no se han conferido a ningún otro organismo gubernamental, a saber, la autorización para inspeccionar la carga y las mercancías que entran y salen del país o que circulan dentro del mismo. Asimismo, las Aduanas pueden impedir la entrada o la salida de mercancías, así como facilitar la entrada de las mismas. Las Administraciones de Aduanas pueden pedir información sobre las mercancías objeto de importación y a menudo piden información sobre las mercancías objeto de exportación. Con una legislación apropiada, pueden exigir que esa información se suministre anticipada y electrónicamente. Por la singularidad de sus competencias y de sus conocimientos técnicos, las Aduanas pueden y deben desempeñar un papel central en la seguridad y la facilitación del comercio global. Ahora bien, es indispensable aplicar un enfoque holístico a fin de optimizar la seguridad de la cadena logística internacional a la vez que se toman medidas para seguir mejorando la facilitación del comercio. Por ello deberá instarse a las Aduanas para que establezcan acuerdos de cooperación con otros organismos del gobierno.

Inspeccionar cada envío es una tarea inaceptable e innecesaria. Hacerlo conduciría de hecho al estancamiento del comercio global. Por tal motivo las modernas Administraciones de Aduanas utilizan sistemas informatizados de análisis de riesgos para una gama variada de materias. En un entorno como este las Administraciones de Aduanas no deberán imponer a los agentes comerciales internacionales una multiplicidad de diferentes sistemas normativos para asegurar y facilitar el comercio; por el contrario, procurarán que se reconozcan otras normas internacionales. La OMA elaborará un conjunto de normas aduaneras internacionales que no dupliquen ni contradigan otros requisitos de índole intergubernamental.



El Marco SAFE también tiene en cuenta dos elementos cruciales, la capacitación y las competencias legales pertinentes. Aunque ciertos aspectos de este instrumento pueden aplicarse sin la capacitación, muchas Administraciones necesitarán asistencia para aplicar las normas. El Marco SAFE incluye programas de asistencia y de capacitación apropiados para aquellas Administraciones de Aduanas que lo adopten.

1.2. Objetivos y principios del Marco SAFE

El Marco SAFE 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.
- Fomentar la circulación fluida de las mercancías a través de cadenas logísticas internacionales seguras.

1.3. Los cuatro elementos básicos del Marco SAFE

El Marco SAFE consta de cuatro elementos básicos: 1º) el Marco armoniza los requisitos relativos a la información electrónica previa sobre los envíos destinados al interior y al exterior o que están en tránsito; 2º) cada país que adopte el Marco SAFE se compromete a utilizar un enfoque coherente de análisis de riesgos para abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad; 3º) el Marco estipula que, ante una petición razonable del país de destino basada en una metodología comparable de detección de riesgos, la Administración de Aduanas del país de despacho llevará a cabo una inspección de los contenedores y de la carga de alto riesgo destinados al exterior, de preferencia utilizando equipos de detección no invasivos tales como máquinas de rayos X de gran potencia y detectores de radiación; 4º) el Marco define las ventajas que obtendrán de las Aduanas los medios comerciales que cumplan las normas mínimas relativas a la seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas.

1.4. Los dos pilares del Marco SAFE

El Marco SAFE, que se basa en los cuatro elementos básicos descritos en el punto anterior, descansa en los dos pilares de colaboración Aduanas – Aduanas y Aduanas - Empresas. Esta estrategia de los dos pilares presenta muchas ventajas. Ambos pilares suponen un conjunto de normas que se combinan para garantizar una comprensión sin problemas y una rápida aplicación a escala internacional. Además, este instrumento se inspira



directamente en medidas y programas existentes sobre seguridad y facilitación de la OMA que han sido desarrollados por Administraciones Miembros.

1.5. Capacitación

Uno de los requisitos importantes para garantizar una adopción y una aplicación amplias del Marco SAFE es una capacitación que cumpla sus objetivos. Sin embargo, resulta igualmente importante que algunas partes del instrumento puedan aplicarse de forma inmediata. Con este fin, se necesitan estrategias para reforzar los programas de capacitación que se ofrecen a los Miembros a efectos de la aplicación del Marco SAFE. Para que estos programas sean eficaces deberán basarse en una voluntad política y en un compromiso previos. Así pues, la OMA, en colaboración con un consorcio de países y otros socios, prestarán su asistencia a los países que se hayan comprometido a aplicar el Marco SAFE y que demuestren tener la necesaria voluntad política para hacerlo

1.6. Aplicación

Para aplicar este instrumento no sólo será necesaria la capacitación sino que también será preciso entender que deberá procederse por etapas. No debe esperarse que todas las Administraciones puedan aplicar el Marco SAFE de forma inmediata. A pesar de que el Marco SAFE establece un conjunto de normas mínimas, su aplicación se realizará en varias etapas conforme a la capacidad de cada Administración y la necesaria autoridad legislativa. El perfeccionamiento ulterior del Plan de implementación procederá en la forma indicada por el Consejo de la OMA.

*

* *



2. Ventajas

Este Marco SAFE ofrece una nueva plataforma estable que fomentará el comercio mundial, garantizará una mayor seguridad contra el terrorismo y aumentará la contribución de las Aduanas y de los socios comerciales al bienestar económico y social de los países. Asimismo, fortalecerá la capacidad de las Aduanas para detectar y manejar envíos de alto riesgo y hará más eficiente la gestión de las mercancías, con lo que se acelerará el despacho y el levante de las mismas.

La adopción del Marco SAFE beneficia a naciones/gobiernos, administraciones aduaneras y el medio empresarial.

2.1. Naciones/Gobiernos

Uno de los principales objetivos del Marco SAFE es asegurar y facilitar el comercio global. Esto permitirá que el comercio internacional contribuya al crecimiento y al desarrollo económicos. Asimismo, ayudará a proteger el comercio contra la amenaza del terrorismo global y, al mismo tiempo, el Marco SAFE permitirá que las Administraciones de Aduanas faciliten la circulación del comercio legítimo y que mejoren y modernicen los regímenes aduaneros. A su vez, todo esto resultará en una mejora en la recaudación de ingresos fiscales, así como en una mejor aplicación de la legislación y de las normativas nacionales. Así pues, este instrumento promueve la protección social y económica y hará posible la inversión extranjera directa.

Por otra parte, el Marco SAFE fomenta la conclusión de acuerdos de cooperación entre las Aduanas y otros organismos del gobierno. Deberán reconocerse otras normas internacionales en vigor (véase punto 1.1.). Esto ayudará a los gobiernos a garantizar una gestión y un control integrados de las fronteras. El Marco SAFE, al poner en vía de ejecución las medidas necesarias, también faculta a los gobiernos para ampliar la autoridad y las responsabilidades de las Administraciones de Aduanas en este ámbito.

2.2. Aduanas

Uno de los principales objetivos del Marco SAFE es establecer unas disposiciones relativas a la red de Aduanas a fin de promover la circulación sin trabas de las mercancías a través de cadenas logísticas internacionales que sean seguras. Tales disposiciones se traducirán, entre otras cosas, en el intercambio de información oportuna y precisa, lo que permitirá a las Administraciones de Aduanas analizar los riesgos sobre bases más eficaces. De este modo no sólo aumentará la capacidad de las Aduanas para detectar envíos de alto riesgo, sino que las Administraciones de Aduanas mejorarán sus controles a lo largo de la cadena logística internacional, logrando al mismo tiempo una mejor y más rentable asignación de los recursos aduaneros. Las disposiciones relativas a la red de Aduanas fortalecerán la colaboración entre las Administraciones aduaneras y les permitirán anticipar los controles en la cadena logística, por ejemplo, cuando la Administración del país de importación pide a la Administración del país de exportación que realice una inspección en su nombre. El Marco SAFE prevé igualmente el reconocimiento mutuo de controles en determinadas circunstancias. La aplicación de este instrumento permitirá a las Aduanas tener un enfoque más amplio y completo de la cadena logística global y servirá para eliminar la duplicación y los múltiples requisitos para la presentación de informes.



Como ya se señaló, el Marco SAFE permite a las Aduanas hacer frente a los desafíos del nuevo entorno comercial internacional, ya que sienta las bases para emprender la reforma y modernización de las mismas. El Marco SAFE ha sido estructurado de forma flexible de modo que las Administraciones de Aduanas puedan avanzar a diferentes velocidades. Esto permitirá a las Administraciones de Aduanas aplicar el Marco con arreglo a sus propios niveles de desarrollo y a sus condiciones y requisitos particulares.

2.3. Empresas

El Marco SAFE, que entre otras cosas crea las condiciones para asegurar el comercio internacional, también facilita y fomenta dicho comercio. Esto sirve de estímulo a los vendedores y compradores pues les hace más fácil el envío de productos de un país a otro. El Marco SAFE tiene en cuenta, y se basa, en los modernos modelos de producción y distribución internacionales.

Los Operadores Económicos Autorizados¹ obtendrán ventajas tales como una tramitación más rápida de los productos por parte de las Aduanas, por ejemplo mediante la reducción del número de controles, lo que a su vez se traducirá en un ahorro de tiempo y de costos. Uno de los principales objetivos del Marco SAFE es establecer un conjunto de normas internacionales con vistas a promover la uniformidad y la predictibilidad. De este modo también se reducen los múltiples y complejos requisitos para la presentación de informes.

Estos mecanismos servirán para garantizar que las empresas constaten que su inversión en sistemas de seguridad y prácticas eficaces se traduce en beneficios tales como una reducción de las evaluaciones y de las inspecciones de control de riesgos y una agilización de la tramitación de sus mercancías.

*

* *

¹ El Operador Económico Autorizado es una parte involucrada en el movimiento internacional de mercancías cualquiera que sea la función que haya asumido o en nombre de una Administración de Aduanas nacional y que cumpla las normas de la OMA o normas equivalentes de seguridad de la cadena logística. Los Operadores Económicos Autorizados incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, corredores de comercio, transportistas, agrupadores, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, almacenistas y distribuidores.



3. Pilar 1 – Aduanas - Aduanas : Introducción

Las Administraciones de Aduanas deben trabajar conjuntamente utilizando normas comunes aceptadas por todos a fin de optimizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional cuando la carga y los contenedores circulan por los nudos del sistema comercial global. El pilar Aduanas – Aduanas realiza este objetivo. En efecto, este pilar establece un mecanismo eficaz de protección de la cadena logística internacional contra los efectos del terrorismo y de otras formas de delincuencia transnacional.

En el pasado, las Aduanas inspeccionaban la carga una vez llegada a sus puertos nacionales. En la actualidad resulta necesario poder inspeccionar y evaluar un contenedor o una carga antes de su llegada a puerto. Debido a sus competencias y conocimientos técnicos específicos, las Administraciones de Aduanas contribuyen tanto a la seguridad como a la facilitación del comercio global.

El principio básico de este pilar es la transmisión previa de información por medios electrónicos a fin de identificar contenedores o carga de alto riesgo. Mediante la utilización de herramientas de selección informatizadas, las Administraciones de Aduanas identifican en la cadena logística los envíos de alto riesgo tan pronto como sea posible, ya sea en el puerto de partida o incluso antes.

Deberá preverse el intercambio electrónico de información y, por consiguiente, los sistemas deberán basarse en mensajes armonizados que sean interoperables.

Para que sea efectivo y para garantizar que el proceso no obstaculice la circulación fluida de las mercancías, en la inspección de envíos de alto riesgo las Administraciones de Aduanas deberán emplear tecnologías modernas, que comprenden, entre otras, las máquinas de rayos X y de rayos gamma de gran potencia y los dispositivos para detectar radiación. La utilización de tecnologías modernas a fin de preservar la integridad de la carga y de los contenedores constituye otro punto fundamental de este pilar.

Puesto que el Marco SAFE se inspira, entre otras fuentes, del Convenio de Kioto Revisado (CKR), las Directrices para la gestión integrada de la cadena logística y los programas nacionales², las Administraciones de Aduanas que lo adopten contribuirán a la normalización de este pilar³.

3.1. Normas de aduanas - aduanas

Norma 1 – Gestión integrada de la cadena logística

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

² El Marco SAFE y, en particular, las especificaciones técnicas, en muchos casos se toman directamente de estas fuentes.

³ Las especificaciones técnicas del Pilar 1 del Marco SAFE figuran en 3.2 de este instrumento.



Norma 2 – Autorización para inspeccionar la carga

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

Norma 3 – Tecnología moderna en los equipos de inspección

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

Norma 4 – Sistemas de análisis de riesgos

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

Norma 5 – Cargas o contenedores de alto riesgo

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

Norma 6 – Información electrónica previa

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

Norma 7 – Selección y comunicación

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

Norma 8 – Evaluación del rendimiento

Las Administraciones de Aduanas deberán realizar informes estadísticos con criterios de evaluación del rendimiento tales como, por ejemplo, número de envíos revisados, subconjunto de envíos de alto riesgo, exámenes realizados de envíos de alto riesgo, exámenes de envíos de alto riesgo realizados con ayuda de tecnologías de inspección no intrusiva, exámenes de envíos de



alto riesgo realizados con ayuda de tecnologías de inspección no intrusiva y por medios físicos, exámenes de envíos de alto riesgo realizados únicamente por medios físicos, duración de los despachos en aduana y resultados positivos y negativos.

Norma 9 – Evaluación de la seguridad

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

Norma 10 – Integridad de los funcionarios

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

Norma 11 – Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior

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

3.2 Especificaciones técnicas para la implementación de normas

1. Norma 1 – Gestión integrada de la cadena logística

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

1.1. Alcance

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



1.2. Medidas de control generales

1.2.1. Control aduanero

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

1.2.2. Evaluación de riesgos

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

1.2.3. Controles en lugar de partida

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

1.2.4. Precintado

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



Asimismo, las Aduanas deberán facilitar la utilización voluntaria de tecnologías que contribuyan a garantizar la integridad de los contenedores en toda la cadena logística.

1.2.5. Número de referencia único par alas expediciones

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

1.3. Presentación de la información

1.3.1. Declaración de exportación de las mercancías

El exportador o su agente deben presentar a las Aduanas del lugar de exportación una declaración electrónica previa de exportación de las mercancías antes de efectuar su carga en los medios de transporte o en los contenedores que se utilizarán para su exportación. A efectos de la seguridad bastará que las Aduanas exijan que la declaración previa de exportación de las mercancías contenga la información que se indica más adelante.

Los exportadores tienen que confirmar por escrito al transportista, de preferencia por medios electrónicos, que han presentado a las Aduanas la declaración previa de exportación de las mercancías. Si se ha presentado una declaración de exportación de las mercancías incompleta o simplificada es probable que más adelante ésta deba completarse con una declaración suplementaria que servirá a otras finalidades tales como la elaboración de estadísticas comerciales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional.

Nº.	Nº.ID OMA	Nombre	Descripción
1	042	Exportador, codificado	Identificar el nombre y la dirección de la parte que hace, o en cuyo nombre se hace la declaración de exportación y que es el propietario de las mercancías o tiene un derecho similar para disponer de ellas en el momento en que se acepta la declaración.
	041	Exportador, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte que hace, o en cuyo nombre se hace la declaración de exportación y que es el propietario de las mercancías o tiene un derecho similar para disponer de ellas en el momento en que se acepta la declaración.
2	072	Expedidor, codificado, si es distinto del exportador	Identificar la parte que expide las mercancías según lo estipulado en el contrato de transporte por la parte que encarga su transporte.
	071	Expedidor, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte que expide las mercancías según lo estipulado en el contrato de transporte por la parte que encarga su transporte.
3	050	Identificación del transportista	Identificar la parte que realiza el transporte de las mercancías entre puntos determinados.
	049	Nombre del transportista, si no existe un número de identificación	Nombre [y dirección] de la parte que realiza el transporte de las mercancías entre puntos determinados.



Nº.	Nº.ID OMA	Nombre	Descripción
4	040	Importador, codificado	Identificador de la parte que hace, o en cuyo nombre un agente de aduanas u otra persona autorizada hace una declaración de importación. Éste puede incluir la persona que está en posesión de las mercancías o a quien se le envían.
o	039	Importador, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte que hace, o en cuyo nombre un agente de aduanas u otra persona autorizada hace una declaración de importación. Éste puede incluir la persona que está en posesión de las mercancías o a quien se le envían.
5	052	Destinatario, codificado, si es distinto del importador	Identificador de la parte a la que se le envían las mercancías
	051	Destinatario, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte a la que se le envían las mercancías.
6	058	Parte notificada, codificada	Identificación de la parte a la que debe notificarse.
	057	Parte notificada, si no está codificada	Nombre [y dirección] de la parte a la que debe notificarse.
7	034	Dirección de entrega, si es distinta de la dirección del importador o del destinatario	La dirección en la que deben entregarse las mercancías. Dirección, región y/o país según lo dispuesto por la legislación nacional o con arreglo a los requisitos nacionales.
8	064	País (o países) de la ruta, codificado, en la medida en que se conozcan	Identificación de los países por los que pasan las mercancías o los pasajeros entre el país de salida y el país de destino final.
9	061	Agente, codificado, si procede	Identificación de la parte autorizada para actuar en nombre de otra parte.
	060	Agente, si no está codificado	Nombre [y dirección] de la parte autorizada para actuar en nombre de otra parte.
10	145	Código del arancel (Aduanas)	Código para especificar el tipo de mercancías para fines aduaneros o relacionados con el transporte, las estadísticas u otros fines reglamentarios (término genérico).
	137	Descripción de las mercancías, si no está codificada	Descripción en lenguaje corriente de la naturaleza de un artículo de las mercancías que baste para su identificación para fines aduaneros o relacionados con el transporte o las estadísticas.
11	143	Número UNDG (Código para mercancías peligrosas), si procede	Número UNDG (Código de Naciones Unidas para mercancías peligrosas) es el número único asignado por Naciones Unidas a las sustancias o artículos que figuran en una lista de las mercancías peligrosas que se transportan con más frecuencia.
12	141	Identificación del tipo de envase	Código que especifica el tipo de envase de un artículo.



	144	Número de paquetes	Número de artículos individuales envasados de forma que no puedan dividirse sin deshacer antes el paquete.
13	131 136	Peso bruto total (incl. calificador de unidad de medida)	Peso (masa) de las mercancías con el envase pero sin el equipo del transportista necesario para la declaración.

Nº.	Nº.ID OMA	Nombre	Descripción
14	159	Número de identificación del equipo, si se transporta en contenedores y si está disponible	Marcas (letras y/o números) que identifiquen el equipo, por ejemplo el contenedor o la unidad de carga.
	152	Identificación del tamaño y de la clase de equipo	Código que especifica las características, esto es, el tamaño y la clase de una pieza del equipo de transporte.
15	165	Número del precinto, cuando proceda y esté disponible	Número de identificación del precinto que se coloca en una pieza del equipo de transporte.
16	109 135	Monto total de la factura (incl. moneda, codificada)	Monto total de todas las facturas declaradas en una misma declaración.
17	016	Número de referencia único para la expedición	Número único asignado al envío de las mercancías, tanto para la importación como para la exportación.

1.3.2. Declaración de la carga

El transportista o su agente deben presentar a las Aduanas una declaración electrónica previa de la carga para la exportación y/o la importación. Para los envíos marítimos en contenedores, la declaración electrónica previa de la carga debe remitirse antes de cargar en el barco las mercancías/contenedores. En cuanto a los demás sistemas y envíos, para la exportación y/o la importación, la declaración deberá remitirse a la oficina de Aduanas antes de la llegada de los medios de transporte. A efectos de la seguridad bastará que las Aduanas exijan la información que se indica más adelante.

Puede ocurrir que la declaración anticipada de la carga deba completarse con una declaración suplementaria de conformidad con lo dispuesto por la legislación nacional.



N°.	N°.ID OMA	Nombre	Descripción
1	070	Lugar donde se efectúa la carga, codificado	Identificar el puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de ferrocarril u otro lugar en donde se efectúe la operación de carga de las mercancías en los medios de transporte.
	069	Lugar donde se efectúa la carga, si no está codificado	Nombre del puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de ferrocarril u otro lugar en donde se efectúe la operación de carga de las mercancías en los medios de transporte.
2	050	Identificación del transportista	Identificar la parte que realiza el transporte de las mercancías entre puntos determinados.
	049	Nombre del transportista, si no existe un número de identificación	Nombre [y dirección] de la parte que realiza el transporte de las mercancías entre puntos determinados.
3	159	Número de identificación del equipo, si se transporta en contenedores	Marcas (letras y/o números) que identifiquen el equipo, por ejemplo el contenedor o la unidad de carga.
	152	Identificación del tamaño y de la clase de equipo, si se transporta en contenedores	Código que especifica las características, esto es, el tamaño y la clase de una pieza del equipo de transporte.
4	165	Número del precinto, si procede	Número de identificación del precinto que se coloca en una pieza del equipo de transporte.
5	160	Identificación de los medios de transporte que cruzan la frontera del territorio aduanero	Nombre para identificar los medios de transporte utilizados para cruzar la frontera.
	175	Nacionalidad de los medios de transporte que cruzan la frontera del territorio aduanero, codificado	Nacionalidad de los medios de transporte activos utilizados para cruzar la frontera, codificado.
6	149	Número de referencia del transporte	Identificar un trayecto de los medios de transporte, por ejemplo, número del viaje por mar o por tierra, número de vuelo.
7	098	Forma de pago de los gastos de transporte, codificado	Código que especifique la forma de pago de los gastos de transporte.
8	047	Oficina de Aduanas de salida,	Identificar la oficina de Aduanas de la que salen o van a salir las mercancías del territorio aduanero de expedición.



		codificado	
9	085	Primer puerto de llegada, codificado	Identificar el primer lugar de llegada. Sería un puerto para el transporte marítimo, un aeropuerto para el aéreo y un puesto fronterizo para el terrestre.
10	064	País (o países) de la ruta, codificado, en la medida en que se conozcan	Identificación de los países por los que pasan las mercancías o los pasajeros entre el país de salida y el país de destino final.
11	172	Fecha y hora de llegada al primer puerto en el territorio aduanero, codificado	Fecha y hora y hora previstas de llegada de los medios de transporte al primer aeropuerto (transporte aéreo), puesto fronterizo (terrestre) y puerto (marítimo), codificado.
12	138	Breve descripción de la carga	Descripción en lenguaje corriente de la carga y de los medios de transporte, sólo en términos generales.
13	016	Número de referencia único para la expedición	Número único asignado al envío de las mercancías, tanto para la importación como para la exportación.

1.3.3. Declaración de importación de las mercancías

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

1.3.4. Intercambio de información sobre envíos de alto riesgo

Como parte del sistema de control aduanero integrado, las Administraciones de Aduanas a lo largo de la cadena logística deben prever el intercambio electrónico de información entre Aduanas, especialmente en relación con envíos de alto riesgo, a fin de fomentar el análisis de riesgos y facilitar el levante. Este sistema de mensajes electrónicos podría utilizarse para el intercambio de notificaciones sobre la operación de exportación, incluidos los resultados de los controles y las notificaciones de llegada correspondientes.

La legislación nacional deberá contener disposiciones que permitan a las Aduanas transmitir a otras Administraciones de Aduanas información recogida para sus propios fines. En caso contrario deberán elaborarse tales disposiciones y dárseles validez legal. Las Directrices para la elaboración de una legislación nacional para recabar y transmitir información



aduanera podrían utilizarse como base para la elaboración de estas disposiciones. Además, las herramientas existentes de la OMA tales como el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de acuerdo bilateral podrían servir como base para el intercambio de información sobre envíos de alto riesgo.

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

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

1.3.6. Plazo

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

Transporte marítimo

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

Transporte aéreo

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

Transporte por ferrocarril

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

Transporte terrestre

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



1.3.7. Modelo de Datos Aduaneros de la OMA

Las Administraciones de Aduanas deberán asegurarse de que sus respectivos sistemas de TIC sean interoperables y estén basados en normas abiertas. Para ello deberán utilizar el Modelo de Datos Aduaneros de la OMA, que define un conjunto máximo de datos necesarios para el cumplimiento de las formalidades de exportación y de importación. Asimismo, este Modelo de Datos establece los formatos de los mensajes electrónicos para las correspondientes declaraciones de carga y de mercancías. El Modelo de Datos Aduaneros de la OMA comprende todos los datos indicados en los párrafos 1.3.1, 1.3.2 y 1.3.3 supra que podrían exigirse como información previa para fines relacionados con la seguridad.

1.3.8. Ventanilla única

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

1.3.9. Gestión integrada de la frontera

De modo similar, los gobiernos deben establecer acuerdos de cooperación entre aquellos organismos de gobierno que participan en el comercio internacional. Los gobiernos deben también trabajar con organismos fronterizos de gobiernos extranjeros vecinos a fin de maximizar la armonización de las funciones de control fronterizo. La implementación de los acuerdos de cooperación pueden abordar temas fronterizos tales como la cooperación y coordinación nacionales e internacionales y la coordinación así como la adopción de normas internacionales. La gestión integrada de fronteras debe conducir a la facilitación del comercio por medio de una cadena logística segura. A fin de asistir a las administraciones aduaneras, la OMA ha elaborado una guía de Gestión Integrada de Fronteras (véase Volumen 9 de la Colección Compendio de Aduanas de la OMA 11/2006).

1.4 Cadena logística autorizada

1.4.1. Operadores económicos autorizados

Los operadores económicos autorizados que cumplan los criterios especificados por las Aduanas (véase anexo 4.2) tendrán derecho a beneficiarse de procedimientos de levante simplificados y rápidos suministrando un mínimo de información. Entre estos criterios se cuentan tener un historial favorable de cumplimiento de las normativas aduaneras, un compromiso demostrado con la seguridad de la cadena logística por su participación en el programa de asociación Aduanas – Empresas y un sistema satisfactorio para la gestión de sus registros comerciales. Las Administraciones de Aduanas deberán llegar a un acuerdo sobre el reconocimiento del estatuto de operador económico autorizado.



1.4.2. Cadena logística autorizada

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

2. Norma 2 – Autorización para inspeccionar la carga

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

3. Norma 3 – Tecnología moderna en los equipos de inspección

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

Tecnología moderna

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

4. Norma 4 – Sistemas de análisis de riesgos

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

4.1. Sistemas informatizados de selección

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



4.2. Análisis de riesgos

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

4.3. Estrategia global de información e inteligencia de la OMA

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

4.4. Referencias

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

5. Norma 5 – Cargas o contenedores de alto riesgo

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

Selectividad, perfil y selección del objetivo

Las Aduanas deberán utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial, incluyendo, entre otros medios, información electrónica previa sobre envíos de carga hacia y desde un país antes de su salida o llegada; inteligencia estratégica; datos comerciales informatizados; evaluación de anomalías; y la seguridad relativa de la cadena logística de un comerciante. Por ejemplo, la certificación del Pilar Aduanas-Empresas y la validación de seguridad del punto de origen reduce el riesgo, y por lo tanto, el alcance de la selección del objetivo.



6. Norma 6 – Información electrónica previa

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

6.1. Necesidad de informatización

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

6.2. Directrices TIC del Convenio de Kioto

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

6.3. Uso de los sistemas de los operadores económicos

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

6.4. Normas sobre intercambio electrónico de datos

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



6.5. Modelo de datos de la OMA

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

6.6. Seguridad de las TIC

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

6.7. Firmas digitales

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

6.8 Capacitación

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



6.9. Confidencialidad y protección de los datos

El intercambio de datos entre las Administraciones de Aduanas o con el sector privado a instancia de las Aduanas deberá iniciarse sólo después de la consulta entre las entidades de la administración pública interesadas por la confidencialidad y la protección de los datos necesarias. La legislación sobre confidencialidad y protección de los datos se adopta para proteger el derecho del individuo a la intimidad, la confidencialidad en el comercio y permitir a los individuos que tengan acceso a sus datos personales para verificar su exactitud.

A este respecto, la legislación nacional debe contener disposiciones especificando que cualquier dato recogido o transmitido por las Aduanas debe tratarse de forma confidencial y segura y estar suficientemente protegido, respetando ciertos derechos de las personas físicas o jurídicas a quienes pertenezca la información.

Del mismo modo, la protección de los datos y la confidencialidad se contemplan en herramientas actuales de la OMA, como el Convenio de Johannesburgo y el Acuerdo Bilateral Modelo.

7. Norma 7 – Selección y comunicación

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

7.1. Estrategia global sobre Información e Inteligencia de la OMA

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

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

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

7.3. Documento Indicador de Alto Riesgo General de la OMA

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



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

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

7.5. Consideraciones legales

La fijación de objetivos y la investigación conjunta son actividades que pueden ser realizadas por las Administraciones de Aduanas para aumentar su eficacia a efectos de garantizar la seguridad de los envíos y de luchar contra la delincuencia organizada transfronteriza. Las reglas y condiciones de tales esfuerzos conjuntos se establecen normalmente entre las Administraciones de Aduanas. Las herramientas de la OMA como el Convenio de Johannesburgo y el Acuerdo Bilateral Modelo contienen las disposiciones que respaldan tal cooperación internacional o bilateral.

8. Norma 8 – Evaluación del rendimiento

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

Recogida de datos

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

9. Norma 9 – Evaluación de seguridad

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



10. Norma 10 – Integridad de los funcionarios

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

10.1.1. Declaración de Arusha revisada de la OMA

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

10.1.2. Formación

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

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

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

11.1. Solicitud de examen

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



11.2 Consideraciones legales

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

3.3 Integridad de precintos para el envío seguro de contenedores

Importancia de especificar las relaciones de seguridad

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

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

Responsabilidades a lo largo de la cadena de custodia

A. Responsabilidades transversales

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

- Protección de las mercancías físicas contra el forzamiento, hurto y daños.
- Envío de la información apropiada a las autoridades administrativas de manera oportuna y exacta par la investigación de seguridad.



- Protección de la información relacionada con las mercancías contra el forzamiento y el acceso desautorizado. Esta responsabilidad se aplica igualmente a las fases previa, concomitante y posterior a la custodia de las mercancías.

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

La parte receptora deberá comunicar la discrepancia a la parte que le envía el contenedor y al expedidor. La parte receptora debe hacer constar la discrepancia en la documentación de carga. La parte receptora deberá notificarlo a las Aduanas o a las fuerzas de seguridad del Estado, de conformidad con la legislación nacional. En caso de que no existan tales requisitos de notificación, la parte receptora rechazará la custodia del contenedor hasta que finalice la comunicación con la parte que le envía el contenedor y hasta que dichas discrepancias se hayan resuelto. Una vez resueltas las discrepancias, la parte receptora pondrá un precinto de seguridad en el contenedor y tomará nota de los detalles, incluido el nuevo número de precinto en toda la documentación de carga pertinente.

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

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

B. Lugar de carga

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

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



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

C. Terminal intermedia

Si el movimiento del contenedor se realiza a través de una terminal intermedia, entonces el transportista de tierra transferirá la custodia del contenedor al operador de la terminal. El operador de la terminal recibirá la documentación, examinará el precinto y tomará nota del estado de la documentación. Normalmente, el operador de la terminal enviará una notificación electrónica de recepción (informe de situación) a otras partes privadas del envío. El operador de la terminal preparará o estacionará el contenedor para su próximo movimiento, que podrá ser por carretera, ferrocarril o barcaza. Se realizarán procesos similares de verificación y documentación tras la recogida o la salida del contenedor de la terminal intermedia. No es habitual que los organismos del sector público estén implicados o informados sobre los traslados intermodales en las terminales intermedias.

D. Terminal oceánica de carga

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

El transportista o la terminal oceánica, en calidad de agente del transportista, examinará el estado del precinto y tomará nota pertinente de ello; esto puede hacerse en la puerta de la terminal oceánica o después de la entrada en la terminal, pero antes de cargar el contenedor en el buque. Los organismos públicos del país de exportación examinarán la documentación y realizarán el control de exportación necesario y emitirán certificados de seguridad. Las Administraciones de Aduanas que requieran la información previa recibirán tal información, la revisarán, y o bien aprobarán el cargamento del contenedor (explícita o tácitamente) o emitirán mensajes de "no cargar" con relación a los contenedores que no puedan cargarse hasta finalizar la evaluación, incluida la posible inspección.

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

E. Terminal de transbordo

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



F. Terminal oceánica de descarga

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

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

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

G. Terminal intermedia

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

H. Lugar de descarga

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



4. Pilar 2 – Asociación Aduanas - Empresas : Introducción

Cada administración aduanera se asociará con el sector privado a fin de que este sector participe en asegurar la protección y seguridad de la cadena de abastecimiento del comercio internacional. El objetivo principal de este pilar es la creación de un sistema internacional para la identificación de empresas privadas que ofrezcan un nivel elevado de garantías de seguridad respecto de su rol en la cadena logística. Ese tipo de asociación reportará ventajas concretas a las empresas tales como tramitación más rápida y otras medidas.

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

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

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

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

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

Asimismo, es de suma importancia contar con un acuerdo general sobre las ventajas mínimas que podrán derivarse para las empresas de su estatuto de



operadores autorizados. Estas ventajas incluyen una circulación más rápida por las Aduanas de la carga de bajo riesgo, mayores niveles de seguridad, una optimización de los costos de la cadena logística gracias a una mayor eficiencia de la seguridad, una buena reputación para la organización, mayores oportunidades comerciales, un mejor conocimiento de los requisitos aduaneros y una mejor comunicación entre los operadores económicos autorizados y la Administración de Aduana.

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

Puesto que el Marco Normativo de la OMA se inspira en varios programas nacionales innovadores AEO, las administraciones aduaneras y las empresas dedicadas al comercio internacional que lo adopten contribuirán a la normalización de este Pilar 2.

4.1. Asociación Aduanas - Empresas Normas

Norma 1 – Asociación

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

Norma 2 – Seguridad

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

Norma 3 – Autorización

La Administración de Aduanas, así como los representantes de la comunidad comercial, diseñarán los procesos de validación o los procedimientos de acreditación de calidad que ofrezcan incentivos a las empresas en su calidad de operadores económicos autorizados.

Norma 4 – Tecnología

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



Norma 5 – Comunicación

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

Norma 6 – Facilitación

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

4.2. Especificaciones técnicas para la implementación de normas

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

Norma 1 – Asociación

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

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

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

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



Norma 2 – Seguridad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El OEA deberá organizar actividades de formación específica para ayudar a los empleados a mantener la integridad de la carga, reconociendo las amenazas internas potenciales en cuanto a la seguridad y protegiendo los controles de acceso. El OEA deberá hacer que los



empleados conozcan los procedimientos utilizados por la empresa para identificar e informar sobre incidentes sospechosos.

Norma 3 – Autorización

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

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

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

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

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

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

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

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

Norma 4 – Tecnología

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

Los OEA deberán ajustarse, cuando menos, a los requisitos actuales previstos en diversos acuerdos internacionales, incluyendo, pero no limitándose a, el Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1972 y el Convenio Aduanero sobre Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR, 1975).



Las Administraciones de Aduanas deberán fomentar y facilitar, mediante los incentivos graduales apropiados, el uso voluntario por los OEA de tecnologías más avanzadas que el precintado mecánico para el establecimiento y supervisión de la integridad de los contenedores y la carga, e informar sobre interferencias no autorizadas en los contenedores y la carga.

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

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

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

Norma 5 – Comunicación

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

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

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

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

Norma 6 – Facilitación

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

La Administración de Aduanas deberá buscar o modificar las disposiciones e implementar los procedimientos que consoliden y agilicen la presentación de la información requerida para el despacho de Aduanas, tanto a efectos de facilitar el comercio como de identificar la carga de alto riesgo para adoptar la acción apropiada⁴.

⁴ El Convenio de Kioto revisado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) ofrece un modelo global a tal efecto.



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

5. Condiciones, requisitos y ventajas para los OEA

La Organización Mundial de Aduanas ha elaborado normas destinadas a garantizar y facilitar la circulación cada vez mayor de mercancías que se observa en el comercio internacional. Estas normas están contenidas en el Marco SAFE, el cual fue adoptado por el Consejo de la OMA en su período de sesiones de 2005. Una gran mayoría de las administraciones miembros de la OMA ha expresado su intención de iniciar el proceso de puesta en práctica de las disposiciones del Marco SAFE. Reconociendo la urgencia de lanzar este nuevo programa sin más demora, el Consejo adoptó el documento básico del Marco SAFE, el cual establece los principios fundamentales con respecto a la seguridad y facilitación de la cadena mundial de suministro.

El Marco SAFE incorpora el concepto de Operador Económico Autorizado, y proporciona directrices técnicas básicas para la implementación de los programas relativos al Operador Económico Autorizado a nivel mundial entre los Miembros de la OMA y la comunidad que se dedica al comercio internacional. Ha sido concebido para que sirva de punto de partida a la puesta en marcha de los programas nacionales relativos a los OEA y apoya la aplicación eficaz de las normas que se dan a conocer en el Pilar II (Asociación Aduana-Empresas) del Marco SAFE. Estas directrices permitirán la aplicación a largo plazo de normas pertinentes que regirán tanto para las Aduanas como para los OEA a nivel mundial. Estas *normas internacionales esenciales* constituirán una “base” que deberán cumplir todas las partes involucradas en este esfuerzo.

Las administraciones de aduanas reconocen que la cadena logística del comercio internacional no es una entidad que pueda identificarse de manera aislada. Más bien se trata de una serie de componentes *ad hoc* compuestos por actores que representan diversos sectores del comercio. Algunas “cadenas de suministro” poseen un cierto grado de permanencia en el sentido que un mismo grupo de actores puede cumplir roles recurrentes a largo plazo en nombre de un importador regular de mercancías destinadas a un determinado país. En otras “cadenas de suministro”, los participantes cambian frecuentemente o son agrupados para realizar una sola transacción de importación. Sin importar la regularidad o la naturaleza temporal de una cadena de suministro cualquiera, la Aduana sin duda está consciente de que no es dueña de ninguna parte de la cadena de suministro. La cadena mundial de suministro “pertenece” a los múltiples actores del sector privado que operan como parte de cualquier cadena. Es por esta razón que el apoyo y la participación de las empresas del sector privado es esencial para el éxito del concepto que promueve el Marco SAFE.

A fin de lograr los objetivos fundamentales de seguridad y facilitación del Marco SAFE, las administraciones de aduanas deben adoptar una actitud transparente y abierta en el ámbito de las operaciones aduaneras que pueden ser modernizadas, adaptadas y mejoradas aún más para beneficio de la comunidad dedicada al comercio internacional. En este sentido, las aduanas deberían considerar de manera proactiva aquellos medios que les permitan ayudar al comercio, dependiendo de los recursos que posean actualmente o previstos para el futuro, a llevar a cabo sus negocios de la manera más eficaz posible. Los sectores internacionales del comercio y del transporte poseen experiencia y conocimientos que podrían beneficiar a las administraciones de aduanas en la gestión de sus responsabilidades en materia de seguridad y facilitación. El sector privado debería aprovechar esta oportunidad para forjar alianzas nuevas y apropiadas con la Aduana, a fin



de colaborar con las administraciones de aduanas en el cumplimiento de su mandato relativo a la seguridad.

A fin de obtener y de mantener el apoyo del sector privado, es necesario definir claramente en qué consiste la función de OEA. Las condiciones y obligaciones que debe cumplir un OEA, las cuales deben estar expresamente descritas en detalle en los programas nacionales relativos a los OEA, deben ser objeto de una interpretación común. Aún más importante, y como un paso inicial, es la presentación clara de los beneficios concretos que se espera obtener con la participación en el programa que contempla el Marco SAFE. La apreciación por parte del sector privado de los beneficios que podrían aportar las administraciones de aduanas miembros de la OMA, como asimismo los beneficios de una participación activa en los esfuerzos por intensificar la seguridad de la cadena mundial de suministro, es un elemento vital que permite al sector privado justificar los costos adicionales incurridos en el proceso de reforzar las medidas de seguridad existentes. El planteamiento de beneficios claros y concretos ayudará a dar el incentivo necesario a la comunidad empresarial.

No cabe duda que los Miembros de la OMA se verán enfrentados a ciertos retos al iniciar los programas relativos a los AEO dentro de su administración nacional de aduanas, pero hay algo de lo que estamos seguros – ha llegado el momento de realzar el perfil mundial de la Aduana como actor clave para garantizar el bienestar económico y físico de las naciones a las cuales presta sus servicios, protegiendo el flujo comercial a lo largo de toda la cadena mundial de suministro. Si los Miembros de la OMA logran diseñar enfoques flexibles para elaborar programas relativos a los AEO, estarán en mejores condiciones de administrar el crecimiento y hacer las modificaciones necesarias a los programas de AEO desarrollados a nivel nacional. Este documento debe servir de base para cumplir con este objetivo.

Finalmente, cabe reconocer que tomará cierto tiempo lograr un sistema mundial de reconocimiento mutuo de los AEOs y, en este sentido, los Miembros de la OMA y la Secretaría han sugerido que el Marco SAFE sea puesto en práctica “por etapas”, es decir, de manera gradual y progresiva, tal como debería ocurrir también con las expectativas en cuanto a la aplicación futura del reconocimiento mutuo de los sistemas de control aduaneros contenidos en los programas relativos a los AEO. La Aduana y los socios comerciales tienen todas las posibilidades a su alcance para ser aún más eficaces y eficientes, tanto en términos de seguridad como de facilitación de la cadena mundial de suministro, siempre y cuando aprovechen el impulso que da el Marco SAFE y adopten medidas positivas para poner en práctica sus disposiciones tan pronto como sea posible.

5.1. Definiciones

Operador Económico Autorizado: se define en el Marco SAFE, “...una parte involucrada en el movimiento internacional de mercancías cualquiera sea la función que haya asumido o en nombre de una Administración de Aduanas nacional y que cumpla las normas de la OMA o normas equivalentes de seguridad de la cadena logística. Los Operadores Económicos Autorizados incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, corredores de comercio, transportistas, agrupadores, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, almacenistas y distribuidores”.

Envío o medio de transporte: incluye a los contenedores marítimos de carga, contenedores aéreos, camiones con remolque o vagones de ferrocarril.



Terceros: Entidad externa (no de Aduana) de cualquier índole, a la cual se recurre para ayudar a una Administración de Aduanas para proceder a operaciones de evaluación de riesgos en materia de seguridad y otros procedimientos de validación conexos. La facultad de una administración de aduanas de otorgar la calidad de OEA y los niveles de beneficios aplicables no podrá ser delegada a un tercero.

Validación: procedimiento por el cual la cadena logística de un OEA y los procesos pertinentes empleados por ellos que alcanzan esa condición, son sometidos a un examen completo y transparente por parte de la Administración de Aduana y/o un tercero encargado de validación designado por Aduana, que puede ser desplegado específicamente por Aduana con el fin de asistir en los actuales esfuerzos de validación.

Authorización: reconocimiento del estatuto de OEA en un programa de OEA, basado en una metodología estructurada que incluye procesos tales como examen de la documentación presentada por un solicitante, bienes físicos del lugar de trabajo y procedimientos de seguridad con el fin de determinar el cumplimiento de las normas internacionales centrales del Marco Normativo.

Método incremental: la implementación paulatina del Marco SAFE por una administración de conformidad con su capacidad y con el objetivo de lograr el reconocimiento mutuo de la posición de OEA.



5.2. Condiciones y responsabilidades de la Aduana y de los Operadores Económicos Autorizados

El Marco SAFE reconoce la complejidad de las cadenas de suministro internacionales y apoya la aplicación e implementación de las medidas de seguridad basadas en un análisis de riesgo. Por lo tanto, el Marco SAFE permite flexibilidad y la capacidad de personalizar los planes de seguridad basados en un modelo de negocios de los OEAs. A continuación, se describen ciertas prácticas y normas recomendadas en materia de seguridad, identificadas por la Aduana. Se trata de normas, prácticas y procedimientos que los miembros de la comunidad empresarial que desean obtener la calidad de OEAs deben cumplir dentro de sus actividades normales, sobre la base de una evaluación de riesgos y teniendo en cuenta los modelos de negocios de los OEAs. De igual manera, se dan a conocer las expectativas que tienen las administraciones de aduanas y las empresas. Todos estos elementos están agrupados en subcategorías, cada una encabezada por un título.

Las administraciones de aduanas no deberían imponer a la comunidad dedicada al comercio internacional distintos conjuntos de obligaciones a fin de asegurar y facilitar el comercio internacional. Debe existir un solo conjunto de normas internacionales de Aduana desarrollado por la OMA que no duplique ni sea inconsecuente con otras obligaciones intergubernamentales reconocidas en materia de seguridad.

El cumplimiento verificable de las obligaciones en el ámbito de la seguridad y las normas establecidas por otras organizaciones intergubernamentales, tales como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Económica para Europa (CEPE/ONU), y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), puede constituir un cumplimiento parcial o completo de las normas y mejores prácticas aplicables en materia de seguridad, identificadas por la Aduana y descritas más abajo, siempre y cuando las obligaciones sean idénticas o comparables.

A. Prueba de cumplimiento con las obligaciones aduaneras

La Aduana deberá tomar en cuenta el compromiso de prueba de cumplimiento anterior de un candidato a OEA cuando evalúe su solicitud para obtener la calidad de OEA.

Este elemento exige que:

EI OEA :

- a. no deberá haber cometido, durante un período determinado por el programa nacional de OEA, ninguna infracción grave ni infracciones reiteradas en la legislación nacional, lo cual impediría designarlo un OEA;
- b. si hubiera estado establecido por un período menos al mencionado en “a”, sea juzgado en base a la documentación e información disponible durante el trámite de la solicitud;
o su delegado tenga antecedentes demostrados de cumplimiento en el mismo
- c. período mencionado en “a”.



B. Sistema satisfactorio de gestión de los registros comerciales

El OEA mantendrá documentos actuales, precisos, completos y verificables relativos a la importación y exportación. El mantenimiento de documentos comerciales verificables es un elemento esencial en la seguridad de la cadena logística del comercio internacional.

Este elemento exige que:

EI OEA :

- a. deberá mantener sistemas de registros que permitan a la Aduana llevar a cabo cualquier auditoría sobre movimientos de carga que se requiera efectuar, tanto en materia de importación como de exportación;
- b. permitirá a la Aduana tener acceso total a los registros necesarios, con sujeción a las exigencias que impone la legislación nacional;
- c. dispondrá de sistemas internos de control y de acceso a los registros que la administración aduanera encargada de dar la autorización estime satisfactorios;
- d. mantendrá y pondrá a disposición de la Aduana de manera apropiada, toda autorización, poder y licencia relacionada con la importación o exportación de mercancías.
- e. dentro de los límites dispuestos por la legislación nacional, deberá archivar de manera apropiada los registros que deban ser presentados posteriormente a la Aduana;
- f. aplicará medidas adecuadas para garantizar la seguridad de la tecnología de la información a fin de evitar el acceso a personas no autorizadas.

C. Viabilidad Financiera

La viabilidad financiera de un OEA es un indicador importante de su capacidad para mantener y mejorar las medidas destinadas a garantizar la seguridad de la cadena de suministro.

Este elemento exige que:

EI OEA :

- a. tenga una buena situación financiera que sea suficiente para cumplir sus obligaciones teniendo en cuenta las características del tipo de actividad comercial.

D. Consulta, Cooperación y Comunicación

La Aduana, las otras autoridades competentes y el Operador Económico Autorizado, a todo nivel, es decir, internacional, nacional y local, deberán consultarse en forma regular con respecto a temas de interés mutuo, incluso en relación con medidas de seguridad y facilitación de la cadena de suministro, en una forma que no ponga en peligro la aplicación de leyes y reglamentos. El resultado de este proceso de consulta deberá ayudar a desarrollar y mantener la estrategia de gestión de riesgos de la Aduana.



Este elemento exige que:

EL OEA:

- a. designará puntos de contacto local claramente identificados y de fácil acceso, o un contacto dentro de la administración que sea capaz de disponer el acceso inmediato a un contacto local, cuando se trate de asuntos que se estime que están vinculados con el interés de la Aduana en términos de cumplimiento y aplicación de la ley (registros correspondientes a las mercancías, rastreo de mercancías, información acerca de los empleados, etc.);
- b. individualmente o, según sea el caso, a través de una asociación profesional, deberá establecer un intercambio abierto y permanente de información con la Aduana, salvo con respecto a información que no pueda ser divulgada por ser confidencial en lo que a cumplimiento de la ley se refiere, por su fundamento legal, o debido a cualquier otro precedente;
- c. mediante mecanismos específicos, establecidos en el programa nacional relativo a los Operadores Económicos Autorizados, deberá notificar al funcionario de aduana competente acerca de cualquier documentación sobre mercancías que estime sospechosa o inusual, o solicitudes inhabituales de información sobre envíos;
- d. mediante mecanismos específicos, establecidos en el programa nacional relativo a los Operadores Económicos Autorizados, deberá informar de manera oportuna a la Aduana y a cualesquiera otras autoridades pertinentes cuando algún empleado descubra mercancías ilegales, sospechosas o que no han sido contabilizadas. Dichas mercancías deberán asegurarse según corresponda.

La Aduana:

- a. en consulta con un Operador Económico Autorizado o con sus agentes, deberá establecer procedimientos que deberán cumplirse en caso de queja o de sospecha de alguna infracción por parte de la Aduana;
- b. cuando corresponda y sea factible, deberá establecer consultas regulares, tanto a nivel nacional como local, con todas las partes involucradas en la cadena internacional de suministro, a fin de analizar cuestiones de interés mutuo, tales como los reglamentos, procedimientos y exigencias aduaneras vinculados con la seguridad de las instalaciones y de las mercancías;
- c. con previa solicitud del OEA, retroalimentará en forma específica sobre el rendimiento del OEA en resolver cuestiones vinculadas a la seguridad de la cadena de suministro internacional;
- d. informará al Operador Económico Autorizado, o a sus agentes, los números de teléfono para que pueda ponerse en contacto con los funcionarios de aduana que corresponda.



E. Educación, capacitación y sensibilización

La Aduana y los Operadores Económicos Autorizados deberán diseñar mecanismos destinados a capacitar y educar al personal con respecto a políticas de seguridad, reconocimiento de conductas que se desvían de esas políticas y conocimiento de las medidas que deben adoptarse para hacer frente a estos descuidos en el sistema de seguridad.

Este elemento exige que:

EI OEA :

- a. Hará todos los esfuerzos que estén a su alcance, obviamente de acuerdo con su modelo de negocios, para formar a su personal, y según sea el caso, a sus socios comerciales, con respecto a los riesgos que implica la circulación de mercancías en la cadena comercial internacional de suministro;
- b. Pondrá a disposición material educativo, orientación por parte de expertos y capacitación apropiada con respecto a la identificación de mercancías potencialmente sospechosas a todo el personal que corresponda y que participe en la cadena de suministro, a saber, el personal de seguridad, el personal a cargo de la manipulación de mercancías y de la documentación comercial, como asimismo a los empleados en las zonas de envío y recepción, siempre y cuando recaigan dentro del control del OEA;
- c. Mantendrá registros adecuados de los métodos educativos, orientación brindada y esfuerzos de capacitación que se hayan realizado a fin de quede documentado que se han impartido tales programas;
- d. Dará a conocer a los empleados los procedimientos que el OEA está aplicando para identificar e informar acerca de incidentes sospechosos;
- e. Impartirá capacitación específica a sus empleados para ayudarles a garantizar la integridad de la carga, a reconocer posibles amenazas internas a la seguridad y a proteger los controles de acceso;
- f. A solicitud, y siempre que sea factible, familiarizará a la Aduana con los sistemas y procedimientos de información y de seguridad internos que utiliza y la ayudará aportando una capacitación adecuada en materia de métodos de búsqueda adaptados a las instalaciones, medios de transporte y operaciones comerciales que controla el OEA.

La Aduana:

- a. Realizará los esfuerzos necesarios para educar al personal de aduana en cuestión con respecto a los riesgos que plantea la circulación de mercancías en la cadena comercial internacional de suministro, en colaboración con los Operadores Económicos Autorizados;
- b. Pondrá a disposición de todo el personal de seguridad aduanera pertinente, material educativo y brindará orientación especializada sobre la identificación de mercancías potencialmente sospechosas;



- c. Informará a la persona de contacto del Operador Económico Autorizado que haya sido designada acerca de los procedimientos que la administración aduanera está aplicando para identificar y hacer frente a incidentes sospechosos;
- d. Impartirá capacitación específica, destinada a ayudar al personal a garantizar la integridad de la carga, a reconocer las posibles amenazas a la seguridad y a proteger los controles de acceso;
- e. A solicitud, y siempre y cuando sea factible, familiarizará a los Operadores Económicos Autorizados con respecto a la información y procesos pertinentes, con el fin de ayudar a que se lleve a cabo la capacitación e investigación apropiadas;
- f. A solicitud y siempre y cuando sea factible, colaborará con las iniciativas del Operador Económico Autorizado destinadas a elaborar y poner en práctica directrices que la empresa cumplirá voluntariamente, como también normas de seguridad, prácticas recomendadas, capacitación, métodos y documentos de acreditación, etc., que se estime ayudan a crear mayor conciencia acerca de la seguridad y contribuyen a que se tomen medidas para minimizar los riesgos vinculados con la seguridad;
- g. A solicitud, y siempre y cuando sea factible, pondrá a disposición material educativo y brindará orientación especializada a todo el personal a cargo de un Operador Económico Autorizado que corresponda, incluyendo a personas a cargo de la seguridad, de la manipulación de mercancías y de la documentación comercial, con respecto a la identificación de mercancías potencialmente sospechosas. Dicha orientación deberá contemplar esfuerzos de sensibilización con respecto a los riesgos, tal como está documentado en las Directrices de Gestión de Riesgos de la OMA;
- h. A solicitud y siempre y cuando sea factible, colaborará con el Operador Económico Autorizado en el reconocimiento de amenazas potenciales a la seguridad desde la perspectiva de la Aduana.

F. Intercambio de información, acceso y confidencialidad

La Aduana y los Operadores Económicos Autorizados, en el marco de una estrategia global completa, destinada a resguardar información confidencial, elaborarán u optimizarán los medios que permitan proteger la información que les ha sido confiada contra todo uso indebido o alteración no autorizada.

Este elemento exige que:

El OEA y la Aduana:

- a. Deberán garantizar la confidencialidad de toda información comercial que sea delicada en términos de seguridad. La información que se entregue deberá ser utilizada sólo con el propósito para el cual fue entregada;
- b. Se esforzarán activamente por cumplir con la implementación total y oportuna de la función de intercambio electrónico de datos, entre todas las partes involucradas, correspondientes a la información utilizada para liberar mercancías/carga sujetas a las leyes vigentes con respecto a la privacidad de los datos. Habrá que evitar seguir dependiendo de documentos en papel y de firmas manuscritas;



- c. Aplicarán las normas internacionales elaboradas con respecto a la estructura de datos electrónicos, al momento oportuno para la transmisión y al contenido de los mensajes. Los elementos de datos que se requieren por razones de seguridad deben ser compatibles con los límites y prácticas que esté aplicando en ese entonces el Operador Económico Autorizado y no deben exceder en ningún caso los datos relacionados con la seguridad que están estipulados en el Marco SAFE.
- d. trabaje en cooperación con el fin de lograr que el OEA presente y utilice información electrónica avanzada para hacer la evaluación de riesgos.

EI OEA :

- a. en el caso de los importadores a quienes se les ha otorgado la calidad de OEA deberán contar con procedimientos apropiados para garantizar que toda información que se utilice en relación con el desaduanamiento de mercancías/carga sea legible, completa y exacta y esté protegida contra el intercambio, pérdida o inserción de información errónea. De igual manera, aquellas empresas de transporte que hayan obtenido la calidad de OEA deberán contar con procedimientos que garanticen que la información contenida en el manifiesto de carga de la empresa de transporte refleja exactamente la información que el consignador, o su agente, entregó a la empresa de transporte, y que sea presentada oportunamente a la Aduana;
- b. Aplicará una política documentada en materia de seguridad de la información e implementará procedimientos y/o controles relativos a la seguridad, tales como muros cortafuego, contraseñas, etc., para proteger los sistemas electrónicos del Operador Económico Autorizado contra todo acceso no autorizado;
- c. Contará con procedimientos y capacidad de respaldo para proteger sus sistemas contra toda pérdida de información.

La Aduana:

- a. Familiarizar al personal competente del OEA con las exigencias pertinentes de los sistemas electrónicos de comunicación de la Aduana, debiendo crear sistemas específicos que permitan elaborar informes con respecto a envíos y cambios de último minuto;
- b. En la medida en que sea posible, promover la adopción por parte de los gobiernos de un sistema de ventanilla única y procedimientos que permitan una sola transmisión, a un solo punto designado por aquéllos que participan en la cadena internacional de suministro, incluyendo entre éstos a los OEAs, de todos los datos pertinentes con respecto al transporte y las mercancías. Esta transmisión a una sola autoridad gubernamental designada para todos los efectos de control oficial y liberación implica un solo aviso de liberación;
- c. Estimar conveniente no exigir a los OEAs que proporcionen documentos en papel ni firmas manuscritas además de o en reemplazo de la transmisión electrónica. Las autoridades de aduana que no estén en condiciones de aceptar datos en formato electrónico podrían, por ejemplo, aceptar documentos digitales, es decir, documentos creados en un formato estándar a partir de datos electrónicos, por ejemplo, los UNEDOCs, proporcionados por los OEAs en lugar de documentos "originales" en papel;



- d. En todo momento, mantener el control y la jurisdicción sobre todos los datos electrónicos proporcionados por los Operadores Económicos Autorizados a la Aduana, debiendo crear una política y procedimientos eficaces de conservación de registros a fin de garantizar la destrucción apropiada de todas las copias de dichos datos según corresponda y contar con procedimientos y capacidades de respaldo que le protejan contra toda pérdida de información o acceso no autorizado a los datos.

G. Seguridad de la carga

La Aduana y los OEAs establecerán y/o promoverán medidas destinadas a asegurar que se mantenga la integridad de la carga y que los controles de acceso correspondan al más alto nivel, creando además procedimientos de rutina que contribuyan a la seguridad de la carga.

Este elemento exige que:

EI OEA:

- a. Elaborar y mantener al día un manual sobre políticas de seguridad, además de otros lineamientos concretos, haciendo referencia, según sea el caso, a las directrices relativas a la seguridad impartidas por la OMA donde se estipulan directrices detalladas con respecto a procedimientos a seguir a fin de conservar la integridad de la carga mientras esté bajo su custodia;
- b. Asegurar que ellos y/o sus socios comerciales de la cadena de suministro, responsables en lo que se refiere a sellos de seguridad, cuenten con procedimientos por escrito para sellar correctamente y mantener la integridad del envío o del medio de transporte mientras esté bajo su custodia;
- c. Asegurar que ellos y/o sus socios comerciales usen sellos que cumplan o excedan la Norma ISO vigente en ese momento;
- d. Asegurar que se elaboren y utilicen procedimientos por escrito que estipulen cómo deben controlarse y estamparse los sellos en los contenedores cargados, incluyendo procedimientos que permitan reconocer e informar a la administración de aduanas o a la autoridad extranjera pertinente acerca de sellos y/o contenedores que presenten alguna anomalía;
- e. Con fines de integridad, asegurar que sólo el personal designado distribuya sellos para contenedores, resguardando así su uso correcto y lícito;
- f. Contar con procedimientos que permitan inspeccionar la estructura del medio de transporte, incluida la confianza en los controles de acceso. En los casos que sea apropiado, según el tipo de transporte, se recomienda un proceso de inspección de siete puntos.
 - Pared delantera
 - Costado izquierdo
 - Costado derecho



- Piso
 - Cielo/techo
 - Puertas interiores/exteriores
 - Parte exterior/chassis;
- g. Examinar regularmente, a través de mecanismos específicos estipulados en el programa nacional relativo a los Operadores Económicos Autorizados, sus procedimientos de seguridad y control, a fin de asegurar que mientras la carga se encuentre bajo su custodia, resultará difícil que una persona no autorizada logre acceso a ésta, o que una persona autorizada manipule, mueva o maneje dicha carga de manera inapropiada;
- h. Almacenará la carga y los medios de transporte que estén bajo su custodia en zonas seguras y contará con procedimientos que permitan informar a los funcionarios competentes, encargados de hacer cumplir la ley, de cualquier ingreso no autorizado a las zonas de carga y de medios de transporte que se hubiere detectado;
- i. Verificará la identidad de la empresa de transporte encargada de recoger o de entregar mercancías y de los medios de transporte, siempre y cuando los procedimientos comerciales vigentes se lo permitan y, en el caso que se contara con dicha facultad, tomará las medidas necesarias para conseguir que se cumpla con dicha tarea cuanto antes;
- j. Cuando sea factible y para verificar que haya concordancia, comparará la carga con la descripción de ella que aparece en los documentos o en la información electrónica que ha de ser presentada a la Aduana;
- k. Establecerá procedimientos que permitan manejar y controlar la carga dentro de las instalaciones de almacenamiento de carga;
- l. Establecerá procedimientos que permitan controlar de manera positiva toda la carga que esté siendo retirada de las instalaciones de almacenamiento;
- m. Establecerá procedimientos que permitan manejar, asegurar y controlar toda la carga que está bajo su custodia durante el transporte y mientras está siendo cargada o descargada de un determinado medio de transporte.

La Aduana:

- a. Cuando la Aduana lo estime apropiado y lícito, y según se describa en más detalle en algún programa nacional relativo a los Operadores Económicos Autorizados, en reconocimiento del hecho de que podría ser necesario examinar la carga de manera encubierta, deberá invitar a un representante del Operador Económico Autorizado, encargado de controlar la carga, para que esté presente en caso que la carga sea inspeccionada físicamente o se la retire para inspeccionarla. Si el Operador Económico Autorizado no pudiera estar presente, por cualquier motivo que fuere, el Operador Económico Autorizado que tenga la responsabilidad de velar por la seguridad de la carga deberá ser notificado acerca de dicha inspección tan pronto como sea posible luego del evento, en caso de una eventual acción legal por daños.



H. Seguridad de los medios de transporte

La Aduana y los Operadores Económicos Autorizados deberán trabajar conjuntamente para establecer sistemas de control eficaces, en aquellos casos en que no hayan sido previstos con anterioridad en algún otro mandato reglamentario nacional o internacional, con el objeto de asegurar que los medios de transporte puedan ser resguardados y conservados eficazmente.

Este elemento exige que:

EI OAE

- a. En la medida que sea posible y dentro del ámbito de sus facultades y responsabilidad, procurará que todos los medios de transporte empleados para el transporte de carga dentro de su cadena de suministro sean resguardados eficazmente;
- b. En la medida que sea posible y dentro del ámbito de sus facultades y responsabilidad, resguardará los medios de transporte que forman parte de su cadena de suministro cuando no estén siendo vigilados y en lo posible, a su regreso, verificará que no se haya atentado contra su seguridad;
- c. En la medida que sea posible y dentro del ámbito de sus facultades y responsabilidad, se asegurará que todos los operadores de medios de transporte empleados para el transporte de carga estén capacitados para conservar la seguridad de los medios de transporte y de la carga en todo momento mientras estén bajo su custodia;
- d. Les exigirá a los operadores, tal como se detalla expresamente en los programas nacionales relativos a los OEA, que informen acerca de cualquier incidente real o sospechoso al personal del departamento de seguridad designado, tanto del OEA como de Aduana para que se lleve a cabo una investigación más a fondo, como asimismo para que se mantengan registros de dichos informes, los cuales deberán ponerse a disposición de la Aduana, sobre una base legal y según sea necesario;
- e. Tendrá en cuenta lugares donde potencialmente podrían ocultarse mercancías ilícitas en los medios de transporte, asegurándose que estos lugares sean inspeccionados regularmente, y resguardando todos los compartimientos y paneles internos y externos, según sea necesario. Se crearán y mantendrán registros luego de efectuarse tales inspecciones, indicando las áreas que se inspeccionaron;
- f. Avisará a la Aduana, o a algún otro organismo competente, acerca de actos inusuales o sospechosos o atentados reales contra la seguridad de los medios de transporte.

La Aduana

- a. Advertirá a los operadores de los medios de transporte de los posibles lugares donde podrían ocultarse mercancías ilícitas en los medios de transporte, según sea el caso y sobre una base legal, conforme a la perspectiva y experiencia de su administración de aduanas.



- b. Investigará la notificación de cualquier acto inusual o sospechoso o atentado real a la seguridad de los medios de transporte.

I. Seguridad de las instalaciones

La Aduana, luego de tomar en cuenta las opiniones de los Operadores Económicos Autorizados y su cumplimiento obligado con las normas internacionales vigentes, determinará las condiciones relativas a la puesta en práctica de protocolos exhaustivos para reforzar la seguridad, de índole netamente aduanera, que permitan dar protección a los edificios, además de asegurar la vigilancia y control de los perímetros interiores y exteriores.

Este elemento exige que:

EI OEA :

- a. Conforme a su modelo de negocios y al análisis de riesgos, deberá poner en práctica medidas y procedimientos de seguridad que permitan resguardar los edificios, como también vigilar y controlar los perímetros interiores y exteriores y prohibir el acceso no autorizado a las instalaciones, medios de transporte, plataformas de carga y zonas de carga que razonablemente pudieran afectar la seguridad de sus áreas de responsabilidad en la cadena de suministro. Si no fuere posible controlar el acceso, es probable que se requieran mayores medidas de precaución en otros aspectos vinculados con la seguridad. Según sea el caso, y de acuerdo con el riesgo previsto, la seguridad de las instalaciones involucra los siguientes factores:
 - Los edificios deben estar contruidos de materiales que resistan todo ingreso ilícito.
 - La integridad de las estructuras debe mantenerse mediante inspecciones y reparaciones periódicas.
 - Todas las ventanas, rejas y cercos exteriores e interiores, deben estar asegurados con dispositivos de cierre o mediante medidas alternativas de vigilancia o de control de acceso.
 - El personal de gestión o el personal a cargo de la seguridad debe controlar la entrega de todo tipo de llaves y cerrojos.
 - Debe proveerse de iluminación adecuada dentro y fuera de las instalaciones, incluidas las siguientes áreas: entradas y salidas, zonas de manejo de la carga y almacenamiento, recintos cerrados y áreas de estacionamiento.
 - Las puertas por las cuales circulan vehículos y/o empleados deben contar con un guardia que vigile o ser controladas de algún otro modo. El Operador Económico Autorizado debe asegurarse que los vehículos que requieran ingresar a instalaciones con acceso restringido se estacionen en zonas autorizadas y controladas, y que si la Aduana les solicita que informen el número de matrícula de su vehículo, lo hagan;
 - Sólo personas, vehículos y mercancías que hayan sido debidamente identificados y autorizados podrán tener acceso a las instalaciones.
 - Barreras apropiadas en todo el perímetro y en el área periférica.
 - El acceso a zonas de almacenamiento de documentos o de carga está restringido y existen procedimientos para abordar a personas no autorizadas o no identificadas.
 - Deben existir sistemas de seguridad apropiados, a saber, alarmas contra robo y/o sistemas de control de acceso.



- Las zonas de acceso restringido deben estar claramente indicadas.
- b. Según sea necesario, o si se solicita razonablemente, deberá permitir a la Aduana tener acceso a los sistemas de control de la seguridad que utiliza para garantizar la seguridad de las instalaciones.

La Aduana :

- a. Además de cualquier derecho legal a tener acceso a determinados lugares e información conexas, la Aduana intentará lograr acuerdos de asociación con los Operadores Económicos Autorizados en los cuales se disponga el acceso a los sistemas de control de la seguridad y no deberá negársele a la Aduana el acceso a información que permite a una administración de aduanas a realizar actividades destinadas al cumplimiento de la ley;
- b. La Aduana permitirá a los Operadores Económicos Autorizados poner en práctica medios alternativos de cumplimiento para satisfacer exigencias específicas con respecto a seguridad que no sean prácticos ni compatibles con el modelo de negocios de un Operador Económico Autorizado en particular, siempre y cuando los medios alternativos brinden los mismos beneficios o beneficios equivalentes en materia de seguridad.

J. Seguridad del personal

Según sus facultades y competencias, la Aduana y los Operadores Económicos Autorizados, deberán analizar los antecedentes de los empleados potenciales, en la medida en que ello sea factible legalmente. Además, deberán prohibir el acceso no autorizado a las instalaciones, medios de transporte, plataformas de carga y zonas de carga que pudiera afectar razonablemente la seguridad de aquellas áreas en la cadena de suministro que tienen bajo su responsabilidad.

Este elemento exige que:

EI OEA:

- a. Tomará todas las precauciones razonables cuando contrate personal nuevo, verificando que no hayan sido condenados anteriormente por actos que violan la seguridad, infracciones al reglamento aduanero u otros delitos de índole penal, en la medida en que la legislación nacional lo permita;
- b. Revisará periódicamente, o por motivos precisos, los antecedentes de los empleados que ocupan cargos que son sensibles en materia de seguridad;
- c. Contará con procedimientos de identificación de los empleados, y exigirá que todos los empleados lleven consigo su identificación correspondiente, emitida por la compañía, la cual identifica únicamente a ese empleado en particular y a la empresa;
- d. Contará con procedimientos para identificar, registrar y abordar a personas no autorizadas o no identificadas, como por ejemplo, la identificación fotográfica y la



exigencia de estampar la firma en un registro que rige para las visitas y proveedores en todos los puntos de entrada;

- e. Contará con procedimientos que permitan retirar de manera expedita la identificación y el permiso de acceso a las instalaciones y a los sistemas de información a los empleados a quienes se les haya caducado su contrato de trabajo.

La Aduana:

- a. Contará con procedimientos de identificación, y exigirá que todos los funcionarios lleven consigo una identificación apropiada que identifique de manera única a ese funcionario en particular y a la empresa que él/ella representa;
- b. Según sea necesario, asegurará que las personas que están a cargo de operar los controles de acceso sean capaces de verificar independientemente la identificación que presente un funcionario de Aduana;
- c. Contará con procedimientos que permitan retirar de manera expedita la identificación, el permiso de acceso a las instalaciones y a los sistemas de información a los empleados/funcionarios a quienes se les haya caducado su contrato de trabajo;
- d. Sujeta a la legislación nacional, la Aduana deberá concluir acuerdos con los Operadores Económicos Autorizados en los cuales se disponga el acceso a información acerca de determinados miembros del personal, incluidos los subcontratistas, que trabajan en las instalaciones del Operador Económico Autorizado por períodos de tiempo prolongados.

K. Seguridad de los socios comerciales

La Aduana determinará las obligaciones que deben cumplir los Operadores Económicos Autorizados y los mecanismos mediante los cuales la seguridad de la cadena mundial de suministro puede reforzarse, gracias al compromiso de los socios comerciales de intensificar voluntariamente sus medidas de seguridad.

Este elemento exige que:

El OEA :

- a. si fuera necesario, al suscribir acuerdos contractuales negociados con un socio comercial, alentará a la otra parte contratante a que evalúe y refuerce la seguridad de su cadena de suministro y, en la medida en que sea factible según su modelo de negocios, incorporará tal disposición en esos acuerdos contractuales. Además, el AEO retendrá los documentos para respaldar este aspecto y demostrar sus esfuerzos destinados a garantizar que sus socios comerciales están cumpliendo con estas exigencias y pondrá esta información a disposición de la Aduana cuando sea solicitada;



- b. deberá revisar la información comercial pertinente, relacionada con la otra parte contratante, antes de establecer una relación contractual.

L. Gestión de crisis y recuperación luego de un incidente

Con el objeto de minimizar el impacto de una catástrofe o de un acto terrorista, los procedimientos de gestión de crisis y de recuperación deben incluir una planificación anticipada y la creación de procesos para operar bajo tales circunstancias extraordinarias.

Este elemento exige que:

El OEA y la Aduana :

- a. Elaborarán y documentarán, conjuntamente con las autoridades pertinentes, cuando sea aconsejable o necesario, planes de contingencia para enfrentar situaciones de emergencia que ponen en riesgo la seguridad y para la recuperación en caso de catástrofe o de un atentado terrorista.
- b. Organizarán sesiones periódicas de capacitación para los empleados y someterán a prueba los planes de contingencia destinados a enfrentar situaciones de emergencia.

M. Evaluación, análisis y mejoramiento

EL OEA y la Aduana debe deberán planificar e implementar procesos de control, evaluación, análisis y mejoramiento a fin de:

- evaluar la concordancia con estas directrices;
- garantizar la integridad e idoneidad del sistema de gestión de la seguridad;
- identificar áreas en las cuales se podría mejorar el sistema de gestión de la seguridad a fin de reforzar la seguridad de la cadena de suministro.

Este elemento exige que:

El OEA :

- a. haga regularmente, o según lo señale expresamente el programa nacional relativo a los Operadores Económicos Autorizados, una evaluación del riesgo que plantean sus operaciones en materia de seguridad, y tomará las medidas apropiadas para mitigar esos riesgos;
- b. Cada cierto tiempo, establecerá y realizará autoevaluaciones de su sistema de gestión de la seguridad.
- c. Documentará exhaustivamente su procedimiento de autoevaluación e indicará quienes son las partes responsables.
- d. Incorporará al estudio los resultados de la evaluación, las reacciones de las partes designadas y las recomendaciones con respecto a posibles mejoras que deberán incorporarse en un plan para el período siguiente, a fin de asegurar que el sistema de gestión de la seguridad siga siendo el más idóneo.



5.3. Beneficios para el Operador Económico Autorizado

El Marco SAFE es basado en cuatro pilares fundamentales, el último de los cuales se refiere a los beneficios que la Aduana aportará a las empresas que apliquen las mejores prácticas y cumplan con las normas mínimas de seguridad de la cadena de suministro (véase 1.3). Además, el Marco SAFE ofrece algunos ejemplos específicos que convendría analizar (véase 3.3). Finalmente, la mejor manera de lograr una implementación eficaz del Marco SAFE será logrando un equilibrio entre la seguridad y la facilitación del comercio. Este equilibrio puede medirse a la luz de las ventajas concretas que se ofrecen a los Operadores Económicos Autorizados.

Debido a posibles limitaciones impuestas por la legislación nacional, todo beneficio que esté sujeto al control de la Aduana debe necesariamente estar definido y ser ofrecido por cada Miembro individualmente. El Pilar 2, Norma 3 del Marco SAFE dispone que tales beneficios deben ser concretos y estar documentados. Sin duda, estos beneficios deben representar mejoras a los procedimientos normales que se utilizan cuando se trabaja con Operadores Económicos no Autorizados y no tener como resultado una pérdida de acceso a los procedimientos normales ya en vigor.

El objetivo fundamental del Marco SAFE es la implementación de un conjunto fundamental de normas internacionales de la OMA. Estas normas internacionales pueden complementarse con obligaciones que deben cumplirse a nivel nacional. Habrá que hacer un esfuerzo por mantener los beneficios a la par con las obligaciones, a medida que los participantes SAFE vayan gradualmente aplicando estos programas. El fortalecimiento de capacidades ofrecido a los Miembros debe contemplar la capacidad de éstos para producir ventajas, tales como mecanismos de facilitación para cargamentos de poco riesgo, y el mejoramiento de la seguridad de la cadena logística mundial.

Las ventajas deben ser significativas, factibles de medir y fáciles de definir. Los ejemplos que aparecen en esta sección están divididos en categorías y se ponen a disposición de las administraciones para su consideración. No establecen la exigencia de un conjunto de ventajas que todas las administraciones deban ofrecer – sino una lista de ejemplos de ventajas sujetas específicamente a consideración, oferta y aprobación de Aduanas. Estos ejemplos han sido extraídos de distintas fuentes, entre ellas, estudios realizados por la OMA, Convenciones, determinados programas operacionales de las administraciones Miembros de la OMA, reglamentos de la Unión Europea, y aportes del sector comercial.

A. Medidas destinadas a agilizar la liberación de las mercancías, reducir el tiempo en tránsito y disminuir los costos de almacenamiento :

1. Número reducido de datos para la liberación de las mercancías;
2. Mayor agilidad en el procesamiento y liberación de los envíos;
3. Número mínimo de inspecciones de la carga con fines de seguridad;
4. Prioridad en el uso de técnicas de inspección no intrusivas cuando se requiera efectuar una inspección;
5. Disminución de ciertos derechos o cobros a aquellos Operadores Económicos Autorizados que cumplen con sus obligaciones;
6. Apertura de las oficinas de Aduana en forma continua cuando se estime que existe la necesidad concreta de mantenerlas abiertas.



B. Acceso a información valiosa para los OEA participantes:

1. Nombres e información de contacto para otros OEA participantes, con el consentimiento de estos últimos;
2. Listado de todos los países que han adoptado el Marco SAFE ;
3. Listado de mejores prácticas y normas de seguridad reconocidas.

C. Medidas especiales en caso de interrupción del comercio o de un alto grado de amenaza

1. Procesado prioritario concedido por la Aduana cuando el grado de amenaza sea elevado;
2. Procesado prioritario otorgado tras un incidente que exija el cierre y la reapertura de puertos y/o fronteras;
3. Prioridad a la exportación hacia los países afectados tras un incidente.

D. Examen prioritario de la participación en cualquier programa nuevo de procesamiento de la carga:

1. Procesado basado en las cuentas, en lugar de saldar cuentas transacción por transacción;
2. Programas simplificados posteriores al ingreso o posteriores al desaduanamiento;
3. Autorización para utilizar programas de autocontrol o de auditoría de reducido alcance;
4. Procesos expeditos para resolver consultas posteriores al ingreso o posteriores al desaduanamiento;
5. Atenuación favorable de la liquidación por parte de la Aduana de indemnizaciones por daños o multas administrativas no penales, salvo en caso de fraude;
6. Procesamiento de envíos comerciales, tanto para exportación como importación, usando cada vez menos documentos en papel;
7. Prioridad para dar respuesta a solicitudes de decisiones que emanan de las autoridades nacionales de aduana;
8. Autorización para utilizar procedimientos de desaduanamiento a distancia;
9. Capacidad para tomar medidas correctivas o para divulgar información antes que la Aduana inicie el proceso de aplicación de multas administrativas no penales, salvo en caso de fraude;
10. Ninguna multa o indemnización por daños impuesta en caso de pago atrasado de derechos, sino sólo el pago de intereses.

5.4. Procedimientos de validación y autorización

El Marco SAFE contiene el mandato de establecer procedimientos de validación y acreditación. El Marco SAFE, el Pilar 2, Norma 3 (Asociación Aduanas-Empresas) dispone lo siguiente:

Las Administraciones de Aduanas, conjuntamente con los representantes de los medios comerciales, elaborarán mecanismos de convalidación o procedimientos de acreditación de la calidad [autorización] que ofrezcan incentivos a las empresas en su calidad de operadores económicos autorizados.



Debido a que la obligación de elaborar estos procedimientos recae en cada uno de los Miembros de la OMA individualmente que acuerden implementar el Marco SAFE, el objetivo de estas disposiciones de [autorización] con respecto a validación y acreditación es dar orientación a los Miembros de la OMA y formular posibles recomendaciones.

Las administraciones de aduanas deberán establecer autorización y aplicar procedimientos de validación y acreditación que se ajusten a las normas descritas en el documento del Marco SAFE, tomando en cuenta las mejores prácticas que aparecen en los programas nacionales aduana/empresas en materia de gestión de la seguridad de la cadena de suministro existentes. El [trámite] de autorización deberá tomar en cuenta los distintos niveles de cumplimiento que podría lograr un Operador Económico Autorizado. Las normas fundamentales están estipuladas en la parte 5.2. El proceso de puesta en práctica deberá contemplar beneficios basados en incentivos y deberá tener en cuenta las diferencias en la clasificación de riesgo con respecto a las diversas actividades y roles que se desempeñan dentro de la cadena logística del comercio internacional.

Esta parte de “Procedimientos de validación y autorización” está dividida en grandes áreas temáticas e incluye un texto para debatir y exigencias específicas que deben cumplirse. En 5.5 se describe un posible trámite para hacerse cargo de las solicitudes de OEA.



Solicitud y autorización

El Operador Económico Autorizado se someterá a un proceso de postulación y autorización ante su administración nacional de aduanas con el propósito de poner en práctica normas de seguridad de la cadena de suministro según lo estipulado en el Marco SAFE. Estas normas deberán incorporarse a las prácticas y procedimientos de negocios del OEA. Creará un proceso de autoevaluación para administrar y monitorear el desempeño. A fin de realizar una autoevaluación eficaz, el OEA designará a una persona dentro de su estructura gerencial para que se haga cargo de todas las medidas de seguridad de la cadena de suministro contenidas en un programa nacional específico relativo a los OEA. Esta persona que se designe también tendrá la responsabilidad de comunicarse con la administración de aduanas en relación con el sistema de autorización del OEA y el cumplimiento de las normas. La autorización será otorgada por la administración nacional de aduanas luego de verificar el cumplimiento de las condiciones y obligaciones que rigen para los OEA.

A modo de referencia, se han incorporado integralmente a este documento los sistemas y procedimientos que se aplican para establecer y conservar la calidad de OEA.

Las condiciones y obligaciones que se estipulan en la parte 5.2 de este documento deben cumplirse dentro de los límites de tiempo prescritos, determinados por la administración de aduanas que otorga la autorización. Los plazos pueden variar dependiendo del rol en particular que esté cumpliendo el solicitante, y otros elementos específicos que se determinarán en virtud de la complejidad e índole de la actividad comercial en cuestión.

La autorización del OEA se mantendrá vigente hasta que sea suspendida, revocada o retirada a raíz del incumplimiento material de los términos y condiciones de la autorización. Los programas nacionales de OEA deben incluir un recurso de apelación contra las decisiones adoptadas por las administraciones aduaneras respecto de la autorización del OEA incluyendo rechazo, suspensión, revocación o rescisión.

Todas las normas y programas mediante los cuales se implementa el Marco SAFE serán voluntarios y las administraciones aduaneras no exigirán que participen aquellos que no sean OEA.

Las administraciones aduaneras deberán responder a las solicitudes para obtener la calidad de OEA dentro de un plazo razonable, el cual se determinará en el programa nacional relativo a los OEA. El programa dirigido a los OEA deberá incluir además disposiciones con respecto a la presentación de una sola solicitud para obtener la calidad de OEA que presenten grupos de empresas relacionadas.

Proceso de validación

Los procedimientos relativos a la seguridad y las mejores prácticas que han sido identificadas por la Aduana y que forman parte del Marco SAFE requieren ser sometidas a un proceso de validación que debe efectuar la Aduana. Aun cuando la Aduana seguirá siendo siempre la autoridad competente que tiene la última palabra en términos de acreditar a un OEA y de suspender o revocar dicha acreditación, podría darse el caso que decida nombrar a terceros para que realicen la evaluación del cumplimiento por parte de un postulante a OEA de las normas en materia de seguridad y mejores prácticas del Marco SAFE y/o validen dicho cumplimiento. Los terceros encargados de validación deben tener la experiencia apropiada en



sistemas de certificación, conocimiento de las normas de seguridad de la cadena logística, conocimiento suficiente y apropiado de las operaciones de los diversos sectores económicos y empresariales y contar con los recursos apropiados para hacer las validaciones a tiempo. El uso de terceros encargados de validación no debe inhibir el reconocimiento mutuo por parte de las administraciones aduaneras de las autorizaciones de OEA en virtud de programas nacionales individuales dirigidos a los OEA. Aún así, deberá darse al Operador Económico Autorizado la posibilidad de solicitar que el proceso de validación sea efectuado por la administración de aduanas directamente.

La administración de aduanas, o el tercero que haya sido nombrado, se asegurará que el personal designado para llevar a cabo el proceso de validación esté capacitado y bien calificado.

Cualquier información obtenida durante el proceso de validación y dentro del ámbito de la Autorización a obtener la calidad de OEA es confidencial entre la administración de aduanas y/o el tercero que haya sido nombrado y el OEA en particular y podrá utilizarse solamente con el propósito para el cual fue entregada.

Deberá incorporarse un sistema de retroalimentación y de mejoramiento gradual a los planes de acreditación y validación que elaboren las administraciones de aduanas y el OEA.

Este proceso de monitoreo podrá consistir en auditorías basadas en el riesgo o en una causa determinada y, según sea el caso, en chequeos aleatorios en el lugar mismo, efectuados por la Aduana o por el tercero que haya sido nombrado, si fuere el caso. Además, el OEA mantendrá al día y pondrá a disposición para su inspección, la documentación necesaria según lo previsto en las obligaciones que deben cumplirse en materia de acreditación del OEA estipuladas en el programa nacional relativo a OEA, con respecto a los procedimientos de seguridad que el OEA está aplicando o que aplicó anteriormente.

Examen y mantenimiento

La Aduana y el OEA establecerán una comunicación regular y llevarán a cabo revisiones conjuntas a fin de mantener el nivel de cumplimiento y, cuando sea factible, identificarán medidas posibles que permitan reforzar el nivel de seguridad. Estas revisiones ayudarán a los OEA a efectuar modificaciones a su programa de seguridad tan pronto como sea posible y brindará a la administración de aduanas un mecanismo que hará posible que los OEA mantengan su estándar operacional.

Como parte del proceso de autorización y con el fin de asegurar una comunicación regular y facilitar el proceso de validación, la administración de aduanas podría solicitar al Operador Económico Autorizado, conforme a los criterios establecidos en el programa nacional relativo a los Operadores Económicos Autorizados, que elabore informes periódicos que contengan la información que el OEA debe entregar de acuerdo con las mejores prácticas en materia de normas de seguridad estipuladas en la parte 5.2 de este documento.

Con miras a crear y mantener un programa de acreditación de Operadores Económicos Autorizados eficaz, las administraciones de aduanas quizás estimen útil realizar seminarios en forma periódica a fin de analizar la evolución de su programa nacional relativo a OEA, identificar y abordar problemas en común, y compartir las mejores prácticas.



Evolución futura

El enfoque uniforme a la autorización de OEA brinda una plataforma sólida para el desarrollo de sistemas internacionales de reconocimiento mutuo de la calidad de Operador Económico Autorizado a nivel bilateral, subregional, regional y, en el futuro, a nivel mundial. Estos sistemas implicarán que una administración de aduanas Miembro de la OMA reconozca el sistema de autorización de OEA que aplica otro Miembro de la OMA con un programa de OEA operativo considerado como equivalente al suyo. De este modo, el OEA podrá gozar de los mismos beneficios y por lo tanto, podrá mejorar su predictibilidad y eficacia operacional en todos los países donde se aplican las normas relativas a los OEA.

5.5 Descripción del trámite para las empresas que participen en la manipulación de mercancías en el seno de la cadena de suministro internacional

1. El Solicitante y la Aduana reconocen que éste es un programa voluntario y acuerdan cumplir con las exigencias fundamentales con respecto al rol de un Operador Económico Autorizado según se describen en el Marco SAFE.
2. El Solicitante deberá poner en práctica, de acuerdo con su modelo de negocios y el análisis de riesgo, los sistemas, procedimientos, condiciones y obligaciones prescritos en la parte 5.2.
3. El solicitante y Aduana cooperarán para realizar el compromiso del solicitante de presentar y usar información electrónica avanzada con el fin de evaluar riesgos.
4. Las administraciones de aduanas considerarán la siguiente lista indicativa de criterios de calidad cuando analicen las solicitudes presentadas por las empresas que desean ser acreditadas como Operadores Económicos Autorizados:
 - Antecedentes de cumplimiento frente a la Aduana y demás autoridades competentes, responsables de hacer respetar la ley;
 - Observancia de leyes y reglamentos pertinentes;
 - Prueba de haberse constituido en empresa conforme a la legislación nacional;
 - Información que indique la permanencia de los locales comerciales;
 - Prueba de la existencia de sistemas de aseguramiento de la calidad;
 - Ausencia de condenas penales de naturaleza pertinente entre el personal directivo;
 - Prueba de la existencia de controles adecuados, ejercidos por la empresa con respecto a su personal, instalaciones, equipos y demás bienes.
5. La administración de aduanas corroborará que el solicitante cumple con todas las exigencias establecidas en el Marco SAFE en relación con la calidad de Operador Económico Autorizado antes de otorgar la Autorización. La administración de aduanas podrá designar a un tercero, encargado de validación, para que realice la evaluación del cumplimiento con las normas en materia de seguridad y mejores prácticas. No obstante, en tales casos, las decisiones con respecto a la autorización y validación seguirá siendo de responsabilidad de la administración de aduanas. La administración de aduanas y el tercero que haya sido nombrado encargado de validación, concluirán el proceso de validación dentro de un plazo razonable.



6. Toda información obtenida durante el proceso de validación y dentro del ámbito de la Autorización se mantendrá en forma confidencial entre la administración de aduanas y cada Operador Económico Autorizado en particular y podrá ser utilizada sólo con el propósito para el cual fue entregada
7. Una vez que se haya validado la implementación exitosa de las medidas requeridas por parte del OEA, el Solicitante será debidamente autorizado como Operador Económico Autorizado por la administración nacional de aduanas.
8. El proceso de validación lo llevarán a cabo funcionarios designados, pertenecientes a una administración de aduanas facultada para autorizar, o por representantes de un tercero, encargado de validación, y se basará en principios de auditoría e inspección reconocidos internacionalmente
9. El Solicitante debe mantener actualizados los registros especificados en las leyes y reglamentos aduaneros vigentes a nivel nacional con respecto a transacciones comerciales relativas a mercancías que están siendo comercializadas en la cadena de suministro internacional, y acepta poner estos registros a disposición de la administración de aduanas para los efectos de validación y auditoría periódica.
10. La integridad de los sistemas y procedimientos aplicados en el marco de la Autorización debe ser verificada mediante procedimientos de auditoría periódica realizados por la administración de aduanas o en representación de esta última, comunicación regular entre funcionarios designados y, según corresponda, visitas y verificaciones aleatorias en el lugar mismo.
11. La autorización de los OEA se mantendrá vigente salvo que sea revocada, retirada o suspendida a raíz del incumplimiento material de los términos y condiciones de la Autorización.

La acreditación puede ser revocada, retirada o suspendida:

- Si el solicitante u Operador Económico Autorizado no cumple con los términos y condiciones de la autorización;
 - Si la empresa y/o sus funcionarios no se ciñen a las leyes civiles y penales que rigen el comportamiento de tales compañías, y/o estuviera pendiente o no se hubiera resuelto aún alguna acción legal que involucrara a esas partes, la participación directa con las administraciones de aduanas podría verse obstaculizada;
 - Si la empresa no cumple con poner a disposición de la administración de aduanas la documentación correspondiente y/o no brinda acceso a información con respecto al personal, instalaciones de la empresa, equipos y bienes, conforme a lo dispuesto en la parte 5.2.
12. Los procesos de autorización validación y control pueden ser ajustados a discreción de la administración nacional de aduanas, especialmente si ocurren cambios, ya sea en la clasificación de riesgo de la actividad comercial a la cual se dedica el Solicitante, o en el desempeño de este último. No obstante, cualquier cambio semejante sólo podrá efectuarse una vez que se haya solicitado el aporte del OEA y se le haya dado la oportunidad de revisar y comentar acerca de las razones aludidas por la administración de aduanas.



5.6. Reconocimiento Mutuo

La Resolución con respecto al Marco SAFE invita a aquellos Miembros de la OMA y a las Uniones Económicas o Aduaneras que hayan confirmado a la OMA su intención de poner en práctica el Marco SAFE a que lo hagan tan pronto como sea posible en conformidad con su calidad de Miembros de la OMA o de Uniones Económicas o Aduaneras. Además, invita a las administraciones de aduanas a trabajar mancomunadamente en la elaboración de mecanismos de reconocimiento mutuo de las validaciones y autorizaciones relativas a los OEA, como también de los resultados de los controles aduaneros, y demás mecanismos que pudieran requerirse a fin de eliminar o reducir la redundancia o duplicación de los esfuerzos de validación y autorización.

El reconocimiento mutuo es un concepto amplio mediante el cual una acción o decisión adoptada o una autorización que ha sido otorgada correctamente por una administración de aduanas es reconocida y aceptada por otra administración de aduanas. El enfoque uniforme frente a la acreditación de un Operador Económico Autorizado brinda una plataforma sólida que permite el desarrollo a largo plazo de sistemas internacionales de reconocimiento mutuo de la calidad de Operador Económico Autorizado a nivel bilateral, subregional, regional y, en el futuro, mundial.

Para que un sistema de reconocimiento mutuo funcione, es esencial que:

- exista un conjunto de normas comunes que hayan sido acordadas, el cual contemple disposiciones en materia de “acción”, suficientemente sólidas tanto para la Aduana como para los OEAs;
- se apliquen las Normas de manera uniforme, de modo que una administración de aduanas pueda confiar en la autorización otorgada por otra;
- si una administración de aduanas facultada para otorgar una autorización encargara el proceso de certificación a una autoridad designada, deberá existir un mecanismo y normas acordadas con respecto a esa autoridad;
- la legislación permita la puesta en práctica de un sistema de reconocimiento mutuo;

En el contexto del Marco SAFE, el reconocimiento mutuo se relaciona con tres ámbitos que pueden distinguirse claramente:

- **Pilar 2, Norma 3** – Autorización: La Aduana deberá convenir en el reconocimiento mutuo de la calidad de Operador Económico Autorizado.
- **Pilar 1, Norma 6** – Entrega de información en formato electrónico: Los operadores económicos también deberían beneficiarse con el reconocimiento mutuo de los certificados digitales, permitiendo al operador económico entregar todos los mensajes en formato electrónico a aquellas administraciones de aduanas que hayan convenido en reconocer este certificado.
- **Pilar 1, Norma 7** – Identificación del objetivo y comunicación: La Aduana deberá prever mecanismos conjuntos de identificación del objetivo y de selección, el uso de conjuntos estandarizados de criterios para la identificación del objetivo, y mecanismos compatibles de comunicación y/o de intercambio de información; estos elementos facilitarán la elaboración futura de un sistema de reconocimiento mutuo de controles.

El reconocimiento mutuo puede ayudar a evitar la duplicación de controles de seguridad y contribuir de manera significativa a la facilitación y control de las mercancías que circulan en la



cadena de suministro internacional. Esta parte del documento sobre OEAs analiza las alternativas que se ofrecen para establecer un mecanismo de reconocimiento mutuo. Sin embargo, se reconoce que las decisiones con respecto a reconocimiento mutuo serán tomadas por cada administración de aduanas y/o unión aduanera en particular.

Reconocimiento mutuo de Operadores Económicos Autorizados

Las partes 5.2, 5.3 y 5.4 de este instrumento ofrecen una orientación a las administraciones para que incorporen el concepto de reconocimiento mutuo conforme al Marco SAFE. Además, en la Descripción del trámite para empresas (5.5.) se ofrece un formulario tipo de solicitud y autorización. Estas disposiciones proporcionan una base excelente para el desarrollo ulterior de un sistema internacional de reconocimiento mutuo. Cabe reconocer que un sistema mundial de reconocimiento mutuo de la calidad de OEA demorará en lograrse y en este sentido, conviene hacer notar que, tal como lo han sugerido los Miembros de la OMA y la Secretaría, de que el Marco SAFE sea puesto en “método incremental”, y progresivo, lo mismo debería plantearse con respecto a las expectativas de una futura aplicación del reconocimiento mutuo de los sistemas de control aduanero en los programas de asociación. Actualmente se están elaborando iniciativas bilaterales, subregionales o regionales, las cuales se estima que son hitos útiles hacia el logro de un sistema mundial como el que se ha descrito.

Éste es un tema que plantea un desafío a las administraciones de aduanas. Aun cuando existen antecedentes de asistencia administrativa mutua y de intercambio de información con respecto a infracciones aduaneras, las obligaciones que impone el Marco SAFE con respecto a un intercambio más regular de información y de los resultados de los controles es algo relativamente nuevo.

Dentro del Marco SAFE, los elementos que podrían contribuir a un sistema de reconocimiento mutuo de los controles abarcan una amplia gama de actividades aduaneras, tales como la Estrategia Mundial de la OMA en materia de Información e Inteligencia, las Evaluaciones Estandarizadas de Riesgos (SRAs por sus siglas en inglés) de la OMA, el Documento General sobre Indicadores de Alto Riesgo de la OMA y el Manual de la OMA sobre Indicadores de Riesgo dirigido a los Funcionarios de Aduana. Por otra parte, el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de Acuerdo Bilateral contemplan disposiciones que podrían apoyar las actividades conjuntas en materia de selección.

Rol de la OMA

La Resolución relativa al Marco SAFE reconoce el valor que tienen las reuniones periódicas de evaluación. Estas reuniones podrían constituir una plataforma para promover el reconocimiento mutuo de la calidad de OEA, de los resultados de los controles y de los certificados digitales. La Comisión Política insta a los Miembros a que participen activamente en dichas reuniones, y presentar informes de proyectos pilotos y de avances conducentes al logro del objetivo de reconocimiento mutuo. Quizás sea aconsejable que la OMA participe en determinados proyectos pilotos. Estos proyectos podrían ayudar al proceso de aprendizaje, facilitando la identificación de problemas prácticos con fines de análisis y discusión. La Secretaría de la OMA podría entonces elaborar materiales de orientación apropiados para facilitar la puesta en práctica.

* * *



6. RESOLUCION DEL CONSEJO DE COOPERACION ADUANERA SOBRE EL MARCO NORMATIVO PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL COMERCIO GLOBAL - (Junio de 2005)

EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA⁵

Reconociendo que la aplicación de los principios contenidos en el Marco Normativo de la OMA representará un paso importante para reforzar la seguridad de la cadena logística internacional y conllevará una mayor facilitación del comercio legal;

Dándose cuenta de la creciente preocupación que suscitan los actos del terrorismo internacional y del crimen organizado y la importancia y vulnerabilidad del comercio global;

Considerando que las administraciones de Aduanas contribuyen al desarrollo social y económico de las naciones a través de la recaudación fiscal, y que la aplicación del Marco Normativo será igualmente importante a este respecto;

Teniendo en cuenta las Resoluciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre Seguridad y Facilitación de la Cadena Logística del Comercio Internacional (junio 2002), las Medidas Globales de Facilitación y Seguridad relativas a la Cadena Logística del Comercio Internacional (junio 2004), así como la Resolución nº 9 de la Conferencia de la OMI sobre el refuerzo de la seguridad en cooperación con la OMA;

Convencido de la necesidad de que las administraciones de Aduanas apliquen normas respecto a procedimientos aduaneros integrados y en lo necesario que es cooperar entre las administraciones de Aduanas y las empresas;

Observando que los Miembros y las Uniones Económicas o Aduaneras podrían necesitar considerar las modificaciones a sus disposiciones legales o de otro tipo para apoyar la aplicación del Marco Normativo de la OMA.

DECIDE :

1. Adoptar el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global.
2. Que los Miembros del Consejo y de las Uniones Económicas o Aduaneras deberían :
 - 2.1. aplicar lo antes posible, de acuerdo con la capacidad de cada administración y la autoridad legislativa necesaria, los principios, normas y otras disposiciones contenidas en el Marco Normativo de la OMA;
 - 2.2. apoyar cualquier mejora necesaria para la integridad y la capacitación de las Aduanas con el fin de dar un marco completo a la seguridad del comercio global;
 - 2.3. identificar las medidas necesarias para una formación sostenible, incluidas las modificaciones nacionales de naturaleza jurídica y administrativa que sean adecuadas, y

⁵ Consejo de Cooperación Aduanera es el nombre oficial de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).



- velar por su aplicación para permitir una utilización completa de las disposiciones del Marco Normativo;
- 2.4. prever aportar la asistencia técnica para fomentar la aplicación del Marco Normativo;
 - 2.5. presentar a la OMA un calendario indicativo sobre la implementación del Marco Normativo adecuado a sus capacidades;
 - 2.6. esforzarse para asegurar la plena cooperación de los medios comerciales en la aplicación del Marco Normativo;
 - 2.7. participar en las reuniones periódicas de evaluación para evaluar los avances realizados en la implementación;
 - 2.8. facilitar a la OMA informes periódicos sobre los progresos alcanzados en la aplicación del Marco, para debatirlos durante cada reunión de evaluación; y
 - 2.9. considerar el uso de métodos de análisis comparativos para evaluar el procedimiento propio de implementación de cada Miembro.
3. Que los Miembros y Uniones Económicas y Aduaneras deberían notificar a la OMA su intención de aplicar el Marco Normativo. La OMA comunicará esta información a las administraciones de Aduanas de todos los Miembros y a aquellas Uniones Económicas y Aduaneras que lo hayan notificado a la OMA.
 4. Que aquellos Miembros y Uniones Económicas y Aduaneras que hayan notificado a la OMA su intención de implementar el Marco Normativo, deberían trabajar unas con otras para desarrollar mecanismos para el reconocimiento mutuo de la validaciones de Operador Económico Autorizado y las acreditaciones, así como de los resultados de los controles aduaneros, y de los demás mecanismos que puedan ser útiles para suprimir o reducir los trámites de acreditación y validación redundantes o duplicados.

P. GORDHAN,
Presidente.
