



FACULTAD DE ECONOMIA Y CIENCIAS EMPRESARIALES

TEMA: LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE LOS OPERADORES  
ECONÓMICOS AUTORIZADOS (OEA) PARA OPTIMIZAR LAS  
EXPORTACIONES DEL ECUADOR.

TRABAJO DE TITULACION QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO PARA  
OPTAR EL TITULO DE INGENIERO EN CIENCIAS EMPRESARIALES

Autor

Nicolás Guillermo Velastegui Wagner

Tutor

Ec.Eddy Astudillo

SAMBORONDON, SEPTIEMBRE DE 2013

## DEDICATORIA

Este proyecto va dedicado primeramente a Dios, el cual me ha dado la sabiduría y fuerzas para llevar a cabo esta investigación; a mi familia, porque sin ellos no habría tenido el apoyo incondicional y el amor que fue un soporte sustancial para la culminación de mis estudios; a mis amigos que han sido un pilar fundamental en los momentos en que he necesitado ayuda para solucionar cualquier problema y por ultimo y no menos importante, a mi tutor, Eddy Astudillo el cual me dirigió en la elaboración de esta tesina.

## AGRADECIMIENTO

Mis más sinceros agradecimientos a Dios por darme la oportunidad de realizar este proyecto. Sin él no habría tenido voluntad de culminar esta investigación que es el punto final de una significativa etapa de mi vida; a mis profesores de la universidad Espíritu Santo los cuales me impartieron sus conocimientos en todos estos años de estudio y que fueron útiles para la elaboración de esta tesina; a mi tutor y decano de la facultad de Economía, quienes me apoyaron en el proceso de la preparación de la tesina; a mis amigos y a mi familia la cual me alentó a cumplir con la meta de acabar esta investigación y carrera en esta fase de mi vida.

## **INDICE GENERAL**

### **CAPITULO I**

#### **EL PROBLEMA**

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1.1. Problematización.....	1
1.1.2. Delimitación del problema.....	2
1.1.3. Formulación del problema.....	2
1.1.4. Sistematización del problema.....	3
1.1.5. Determinación del tema.....	3
1.2. OBJETIVOS.....	3
1.2.1. Objetivo general.....	3
1.2.2. Objetivos específicos.....	3
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	3

### **CAPITULO II**

#### **MARCO REFERENCIAL**

2.1. MARCO TEÓRICO.....	6
2.1.1. Antecedentes históricos.....	6
2.1.2. Antecedentes referenciales.....	8
2.1.3. Fundamentación.....	12
2.2. MARCO CONCEPTUAL.....	17

### **CAPITULO III**

#### **PROPUESTA**

3.1. TEMA.....	32
3.2. OBJETIVOS.....	32
3.3. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD.....	32

3.4. DESCRIPCION DE LA PROPUESTA.....	32
3.5. PROCESO DE EXPORTACION EN EL ECUADOR .....	38
3.6. DISEÑO E IMPLEMENTACION DEL PROGRAMA OEA.....	40
3.7. CONTROL ADUANERO.....	42
3.8. REQUISITOS, BENEFICIOS Y LINEAMIENTOS.....	43

#### **CAPITULO IV**

#### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

4.1. CONCLUSIONES.....	54
4.2. RECOMENDACIONES.....	55
4.3. BIBLIOGRAFIA.....	56

## **INDICE DE ANEXOS**

ANEXO 1.-MODELO DE ENCUESTA PARA EXPORTADORES

ANEXO 2.-CONCLUSIONES DE LAS ENCUESTAS A LOS EXPORTADORES.

ANEXO 3.-OFICINAS DE LOS EXPORTADORES.

ANEXO 4.-EVOLUCIÓN DEL CANAL DE AFORO FÍSICO 2005 – 2012.

ANEXO 5.-EVOLUCIÓN DEL CANAL DE AFORO AUTOMÁTICO 2008 – 2012.

ANEXO 6.-TIEMPO DE NACIONALIZACIÓN (EN DÍAS).

ANEXO 7.-ADUANA DEL ECUADOR: RESULTADOS Y EFICIENCIA.

ANEXO 8.- EXPORTACIONES POR CONTINENTE, AREA ECONOMICA Y PAIS. NOVIEMBRE 2013.

ANEXO 09.- EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS.

ANEXO 10.- REQUISITOS PARA LAS EXPORTACIONES A VENEZUELA.

ANEXO 11.- ARTICULO 231 DEL COPCI CON RESPECTO AL OEA.

# **CAPÍTULO I**

## **EL PROBLEMA**

### **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

#### **1.1.1. Problematización**

Elaboración de lineamientos para aplicar la opción de operador económico autorizado (OEA) en los trámites aduaneros del país, a nivel de exportaciones, para agilizar y reducir los costos y tiempos de espera de los mismos; beneficiando así al sector productivo y comercial del país.

Con el pasar de los años y con la constante evolución de los mercados debido a la globalización, las operaciones comerciales se han vuelto cada vez más simples a nivel comercial, sin embargo a nivel aduanero la evolución no ha sido tan profunda en los últimos tiempos, dando como resultado un sinnúmero de actividades, que a veces se consideran innecesarias. Para poder satisfacer la creciente demanda de bienes y servicios, no sólo los productores deben mejorar su eficiencia y eficacia, también lo deben hacer todos los actores inmersos en el proceso logístico de los bienes y servicios. (Ordoñez, 2012)

Dentro de todos estos actores, el ente ejecutor y controlador de las operaciones comerciales internacionales, en el país, es la Aduana del Ecuador, si bien los procesos para realizar los trámites se han agilizado con el paso del tiempo, aún no logramos estar a la par de países pioneros en brindar las facilidades para realizar las operaciones comerciales, como Canadá y Corea Del Sur. (Ordoñez, 2012)

En la actualidad, el sistema Ecuapass entró a reemplazar al anterior sistema aduanero, el SICE, con el objeto de mejorar los servicios. No obstante, éste aún está en proceso de implementación y hasta tanto va a ser objeto de un sinnúmero de críticas, pues muchos tendrán que habituarse al nuevo esquema que plantea un cambio incluso en nuestras costumbres, como por ejemplo la implementación de la firma digital. (Ordoñez, 2012)

Es necesario recalcar que las demoras en los despachos aduaneros producen pérdidas económicas considerables, más aún si tomamos en cuenta la cantidad de transacciones que se realizan diariamente.

En el caso de los productos perecibles, como los alimentos y otros bienes orgánicos que por su naturaleza misma necesitan ser despachados y entregados lo más pronto posible antes de que comience su proceso de descomposición, cuando existen demoras sin duda alguna se ven afectados y las empresas exportadoras de los mismos seguramente pierden clientes que no volverán a confiar en ellas. Existen algunos mercados que son sumamente exigentes en cuanto a la calidad de los bienes perecibles, los cuales no comprarán a quienes no puedan cumplir con una cadena logística eficiente. (Obolog, 2008)

Si bien no se pretende instaurar un sistema como el Just in Time (JIT), el cual es muy difícil de aplicar incluso en los países más desarrollados, sí se espera reducir tiempos y costos, los cuales como ha sido mencionado, continúan siendo los principales problemas que requieren una solución eficiente, con procesos que simplifiquen las tareas actuales. (Obolog, 2008)

### **1.1.2. Delimitación del problema**

El estudio del problema se llevará a cabo a través de la recopilación de información referente a la aplicación del marco de normas SAFE, desarrollado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con el objeto de mejorar todo el proceso logístico del comercio internacional con énfasis en las exportaciones. Asimismo, se hará un estudio sobre la situación actual de los operadores de comercio, y las limitaciones que éstos podrían tener para convertirse en Operadores Económicos Autorizados (OEA)

Por otra parte, y debido a que estas normas tienen poco tiempo de haberse comenzado a aplicar a nivel mundial, no existen lineamientos dentro de nuestro país para que las mismas se viabilicen. Por lo tanto, se torna imperante la necesidad de tomar como referencia los ejemplos de países que exitosamente están aplicando esta nueva modalidad y los beneficios de las mismas.

A su vez, al no haber los lineamientos necesarios, las bases jurídicas son mínimas a efectos de viabilizar un proyecto como éste, que exige sobre todo voluntad de la administración aduanera del país. Por lo tanto, la investigación llegará hasta donde los marcos legales actuales lo permitan. Desde luego, si es necesario, se mencionarán sugerencias para cambios de normas jurídicas que permitan mejorar la puesta en marcha de estas normas.

### **1.1.3. Formulación del problema:**

¿Es la acreditación del certificado de operador económico autorizado (OEA) una buena estrategia para mejorar los procesos de exportación en el Ecuador?



#### **1.1.4. Sistematización del problema:**

¿De qué manera se pueden desarrollar requisitos y lineamientos efectivos para los exportadores en el Ecuador?

¿Qué efectos positivos tendrá en los procesos de exportación en el Ecuador, el implementar el programa de operador económico autorizado (OEA)?

¿Cuáles son los requerimientos y procesos de acreditación más convenientes para la implementación del operador económico autorizado (OEA) para exportadores en el Ecuador?

¿De qué manera se beneficiaría el país si se pone en marcha el modelo de operador económico autorizado para exportadores en el Ecuador?

#### **1.1.5. Determinación del tema:**

**LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE LOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS (OEA) PARA OPTIMIZAR LAS EXPORTACIONES DEL ECUADOR.**

### **1.2. OBJETIVOS**

#### **1.2.1. Objetivo general**

1.-Desarrollar lineamientos para la aplicación del proceso de operadores económicos autorizados (OEA) del Ecuador, y así mejorar la eficiencia y efectividad de las exportaciones.

#### **1.2.2. Objetivos específicos**

1.-Analizar los modelos exitosos de operación de los exportadores en países líderes con certificación de operadores económicos autorizados (OEA).

2.-Establecer los requerimientos para mejorar los procesos de operación de las exportaciones con certificación de operadores económicos autorizados.

3.-Recomendar lineamientos para la mejora de los procesos de exportación con certificación de operadores económicos autorizados (OEA).

### **1.3. JUSTIFICACIÓN**

La investigación busca analizar la manera en la cual se están llevando actualmente los trámites aduaneros en el país, para conocer sus debilidades y proponer soluciones a las mismas. Se busca entender por qué surgen demoras e incrementos de costos en los procesos de exportación, lo cual afecta sin duda alguna a todos los que están inmersos en la cadena logística de los productos, a unos más que a otros.

Se plantea mejorar parte del proceso aduanero, a nivel de exportaciones, desde la etapa de producción de los bienes o servicios, hasta el momento en que son entregados a los compradores a través de la aplicación de las normas SAFE y del modelo de Operadores Económicos Autorizados, y así redundar en una mayor eficiencia y eficacia en cada uno de los puntos. Para eso justamente se estudiarán las condiciones actuales para sugerir los lineamientos necesarios que nos permitan poner en práctica dichas normas.

Al aplicar este modelo, todos quienes participen del proceso de comercio exterior podrán estar mejor sincronizados y comunicados. Las aduanas a su vez, estarán enlazadas con sus similares en los países que ya forman parte de este cambio. Asimismo, los OEA gozarán de beneficios por parte de la aduana, como mayor agilidad en los trámites, menos aforos o inspecciones, y sobre todo, habrá mayor confianza. Tales beneficios no serán accesibles a quienes no tengan el estatus de OEA, pues para ello deberán cumplir una serie de requisitos que posteriormente serán parte del análisis de esta investigación.

En un mercado globalizado y competitivo como el que rige actualmente, los países que no brindan facilidades para comercializar sus productos, quedarán al margen de los beneficios que el mercado globalizado puede ofrecer. Cada vez hay mayor sincronización y agilidad en los mercados mundiales, por ende, el Ecuador no se puede quedar atrás.

En referencia a los tratados de libre comercio, muchos productores locales manifiestan que carecen de los recursos humanos y tecnológicos para poder competir contra otros países de la región que nos llevan ventaja, como Chile, Perú, Colombia, etc. Sin embargo, una mayor competitividad no recaerá únicamente en contar o no contar con los recursos necesarios, sino que los gobiernos puedan ayudar mucho a mejorar esta competitividad, por medio de políticas que busquen fortalecer el sector productivo. Dicho apoyo no necesariamente debe traducirse en subsidios o créditos, también se puede ganar mucho con capacitaciones, enseñándoles a los productores a ser más ágiles y así ser competitivos.

Es por eso que se vuelve necesario el estudio de este tema, para poder sacar conclusiones sobre cuál sería la manera más viable de adoptar las normas antes mencionadas, y así ponernos a la par de muchos países en los que esto ha resultado muy beneficioso. Esos beneficios le añadirán aún mayor competitividad a los productores locales, ayudándolos a reducir costos a ellos y a los demás actores de la cadena logística. Incluso ese ahorro en costos podría en cierta forma compensar un poco los beneficios ante el hecho de no ser parte de un tratado de libre comercio, con EE.UU. o la Unión Europea, pudiendo así ofrecer una mejora en el precio.

Los modelos exitosos de países que han aplicado las normas SAFE servirán como un punto referencial importante en el desarrollo de esta investigación, pues su experiencia y las necesidades que tuvieron que suplir son un buen ejemplo. De esos ejemplos se sacarán conclusiones sobre lo que es aplicable en nuestro país en base a nuestras necesidades y realidad. Puesto que cada país tiene distintos cuerpos legales, las necesidades de unos y otros siempre diferirán. Además hay que destacar la necesidad de invertir en recursos tecnológicos, físicos, humanos, etc. En el caso de los países desarrollados que se tomarán como ejemplo, sus requerimientos de inversión serán muy distintos de lo que necesitará nuestro país. Para crear el proyecto de los Operadores Económicos Autorizados, ellos tuvieron que invertir menos de lo que tendríamos que invertir nosotros, ya que en cuanto al desarrollo tecnológico y de infraestructura nos llevan mucha ventaja.

Las conclusiones que se obtengan de los modelos analizados servirán para definir los requerimientos necesarios por parte de los partícipes de las actividades de comercio exterior para poder aplicar las normas. Dichos requerimientos a su vez, desembocarán en los lineamientos necesarios para aplicar las normas dentro del país, los cuales en la actualidad prácticamente no existen y que permitirán conocer, sugerir leyes o modificaciones en las leyes actuales que permitan la aplicación de las normas SAFE de manera segura.

De esta manera, el estudio, a través de sus conclusiones podrá recomendar y sugerir con sólidos fundamentos, las directrices que permitan al Ecuador sumarse a la iniciativa de la Organización Mundial de Aduanas y así poder convertir a los que participan de los procesos de exportaciones en Operadores Económicos Autorizados. Se podrá conocer también qué tan beneficioso puede llegar a ser la aplicación de estas normas para cada una de las partes involucradas. Tanto el Estado, como productores y transportistas se verán beneficiados al ver agilizado su trabajo.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO REFERENCIAL**

#### **2.1. MARCO TEÓRICO**

##### **2.1.1. Antecedentes históricos**

Estamos localizados prácticamente en la mitad del mundo y gozamos de un clima que permite la producción de innumerables productos. Además, contamos con un suelo muy fértil y lleno de recursos minerales, a diferencia de algunos países ubicados en la línea ecuatorial que no gozan de estos beneficios. (Ponce, 2005)

Desde el primer cuarto del siglo XX uno de nuestros principales productos de exportación ha sido el petróleo. Algunos países de Medio Oriente, en especial los del Golfo Pérsico como Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, entre otros, comenzaron a explotar el petróleo a finales de los años 50, casi 30 años después de que esa actividad comenzara en el Ecuador, y los cambios no tardaron en verse. (Ponce, 2005)

A mediados del siglo pasado estos países del Golfo Pérsico eran pobres, algunos de ellos incluso más pobres de lo que en ese entonces era nuestro país. Si a eso sumamos que no contaban con recursos naturales, ya que estaban asentados en zonas desérticas, sumamente áridas y con suelos incultivables, el panorama para ellos era entonces muy sombrío. No obstante, el descubrimiento del petróleo y la visión a largo plazo de una nación rica por parte de los gobernantes de aquella época permitió que esas naciones se desarrollen de tal manera que en la actualidad están a la par de los países con mejor nivel de vida del mundo. (Ponce, 2005)

Muy en contraste con los países árabes, el Ecuador siempre contó con gran cantidad de recursos naturales, teniendo la mayor biodiversidad por km<sup>2</sup> en todo el mundo. Desde la época pre colonial, las comunidades aborígenes gozaron de la gran cantidad de recursos que la naturaleza les brindaba. Aprendieron a utilizar la tierra y los metales, creando enormes variedades de artesanías, hoy en día de un valor incalculable. Incluso durante la época de la conquista española y posterior a ella, la producción agrícola logró convertirse en el principal producto de exportación del país. En los años de 1880 el Ecuador se llegó a consolidar como el principal productor de cacao del mundo, además de que en el país se encontraba la hacienda cacaotera más grande del mundo, con alrededor de 20.000 hectáreas. (Ponce, 2005)

Sin embargo, tal auge del cacao no representó un crecimiento económico del país, puesto que la mentalidad colonialista aún se encontraba presente, y eran pocas las familias ecuatorianas las que concentraban todo el poder del cacao. Esto hizo que pequeños productores tengan que dejar la actividad. Además, se desalentó gran parte de la producción nacional, ya que las familias más ricas sólo querían consumir productos importados. (Ponce, 2005)

Posteriormente, con la llegada de la Primera Guerra Mundial, vino la crisis del cacao que afectó a nuestro país, lo que conllevó a que luego con el descubrimiento del petróleo, éste se convirtiera en el principal producto de exportación del país. Muy contrario al cacao, el petróleo sí se convirtió en un producto que ayudó a dinamizar la economía ecuatoriana. Esto se debió a que el petróleo era propiedad del Estado, por lo tanto, era el Estado el que utilizaba el dinero del petróleo para financiar los proyectos de inversión interna. A pesar de eso, el petróleo no logró satisfacer las necesidades de todo un pueblo, ni llevar al país a un auge de riqueza. (Codero, 2010)

Es por eso la comparación con los países de Medio Oriente, ya que a diferencia de nosotros, el Golfo Pérsico logró desarrollarse de forma envidiable. Nuestros gobernantes no tuvieron la visión que tuvieron los árabes. En parte tiene mucho que ver el aspecto cultural. Sus costumbres y su religión los vuelve personas muy responsables y comprometidas con sus metas. Además, sus gobernantes han sido hereditarios por tradición, por lo cual, la visión que se instauró al comienzo, se mantuvo a lo largo de las décadas hasta la actualidad. En nuestro caso, la corrupción, intereses personales, dictaduras, entre otros factores, han sido los causantes de que nuestro país no esté a la par de los más desarrollados. (Codero, 2010)

Si bien quizás el tema del petróleo, del cacao y del auge de otros países se distancien un poco del tema central de esta investigación, pero sirven para entender la razón de la situación actual de los elementos que forman parte de la cadena productiva, logística, y de comercio exterior. Pues debido a que el petróleo se convirtió en el principal producto de exportación, otros sectores fueron descuidados. Gran parte de los recursos estatales iban destinados a mejorar la explotación petrolera, pasando por alto la necesidad del sector agrícola, que siempre demandó, y que aún demanda sistemas de riego, capacitación y facilidades de crédito para poder seguir invirtiendo. (Codero, 2010)

La falta de incentivos al sector no petrolero se evidenció claramente a finales de la década del 70, cuando los recursos petroleros no bastaron para satisfacer las demandas del presupuesto estatal. Esto provocó más endeudamiento externo, que dicho sea de paso, se pagaba con dinero del petróleo y en ocasiones constituía más del 50% del presupuesto general del Estado. Esto deja en claro, que la inversión en obras públicas, salud y

educación eran muy pobres. La balanza comercial crecía positivamente sí, pero no era el reflejo de lo que realmente ocurría con la economía local. (Codero, 2010)

Precisamente, la falta de inversión en otros sectores estratégicos ha hecho que en la actualidad aún estemos lejos de alcanzar a los países del primer mundo. Nuestra producción local fue teniendo un crecimiento lento, y que muchas veces se agudizó con crisis como la de comienzos de los años 80, y la del 98-99 que terminó con la pérdida de nuestra moneda nacional, el Sucre. Por muchas décadas los empresarios locales padecieron la falta de apoyo gubernamental, de políticas orientadas a fomentar y mejorar la producción local. (Codero, 2010)

Todos estos factores descritos han contribuido a marcar nuestra posición en el comercio internacional. Nuestra posición a nivel internacional es la forma en cómo nos ven los demás países, y ciertamente nos ven como lo que somos, un país principalmente productor de materias primas. A diferencia de nosotros, los países del primer mundo exportan productos terminados. Un claro ejemplo de esto es que nosotros exportamos petróleo e importamos sus derivados, ya que no contamos con la tecnología suficiente para hacerlo de la manera más eficiente. Son factores que han incidido en que nuestra cadena logística tanto de exportaciones como de importaciones siga estando fuera de los estándares internacionales actualmente demandados.

Incluso dentro de Sudamérica, países como Brasil, Chile, Argentina, e inclusive Perú, nos llevan ventaja, puesto que sus políticas gubernamentales han hecho un gran esfuerzo en fomentar el comercio internacional. Han incentivado de gran manera la producción local, logrando mayor eficiencia. No es de sorprender entonces que esos países atraigan más inversión extranjera que nosotros. Y cabe recalcar que no se trata de producir la mayor cantidad de productos posibles, puesto que ningún país es capaz de producir el 100% de lo que necesita. Se trata más bien de ser más eficientes en lo que ya se produce, mejorando la calidad de lo que ya se sabe producir. Es decir, tratar siempre de hacer las cosas de la mejor manera posible. (Codero, 2010)

### **2.1.2. Antecedentes referenciales**

En junio del año 2005, en Bruselas, los Directores Generales de Aduana, en representación de los miembros de la Organización Mundial de Aduanas, decidieron de forma unánime adoptar el Marco Normativo SAFE, con la intención de dinamizar el comercio internacional. Desde ese momento se han ido creando normativas y disposiciones con el fin de poder facilitar la aplicación de las mismas en todas partes del mundo. (Danet, 2007, 1)

*“Muy especial atención han tenido dentro de esas disposiciones los Operadores Económicos Autorizados, los cuales al comienzo formaron parte de un documento separado de las normas SAFE” (Danet, 2007,1).*

La creación de este marco fue inspirada por diversos factores que han incidido en el comercio mundial, y en parte por el Convenio de Kyoto Revisado, el cual menciona un acuerdo para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros. Este convenio, entre sus artículos, hace referencia a la importancia de mejorar y agilizar el comercio internacional a través de un trabajo armónico conjunto entre todas las partes que integran la cadena logística. Refiere también, la importancia de eliminar las divergencias que pudieran existir entre las prácticas y los regímenes aduaneros de los distintos países. Otro de los principales motivos por el cual el Convenio de Kyoto elaboró esta serie de artículos es la seguridad. Así como el comercio internacional crece, evoluciona constantemente, también lo hacen los peligros y la delincuencia organizada. (Danet, 2007,1)

*“A medida que la tecnología y los controles avanzan, las bandas dedicadas a operaciones internacionales ilícitas, ingenian cada vez más y mejores maneras de lograr sus cometidos.” (Asociación Latinoamericana de Integración, s.f., 1)*

Las amenazas son globales, y no hay como dar tregua a la delincuencia. A la mínima oportunidad estas bandas delictivas aprovecharán para vulnerar los frágiles controles. Sin duda alguna uno de los principales problemas a los que se enfrentan las personas encargadas de los controles aduaneros es el tráfico de drogas. El no contar con el personal y los equipos necesarios puede marcar la diferencia entre permitir el ingreso de sustancias prohibidas y el arresto de las personas que se dedican a este ilícito en países como Estados Unidos y los de la Unión Europea, así como el control del contrabando en países como el nuestro. Además de eso, las drogas generan grandes brotes de violencia, por lo cual su intercepción forma parte fundamental de los protocolos de seguridad estatal. (Asociación Latinoamericana de Integración, s.f., 1)

Quizás una de las principales razones por las cuales el Convenio de Kyoto hace especial referencia a la seguridad, son los atentados terroristas. El terrorismo es un peligro latente que ha ido cobrando más fuerza durante los últimos años. Si bien el 11 de Septiembre del 2001, en EE.UU. no ha sido el único atentado perpetrado, fue el atentado que llegó a causar mayor conmoción a nivel mundial. Fue en ese momento que se dieron cuenta de las grandes debilidades que tenían los sistemas de control, incluso dentro del país más poderoso del mundo. La facilidad con la que se cometieron los ataques dejaron atónitas a todas las personas que son conocedoras de

temas de seguridad nacional. (*Asociación Latinoamericana de Integración, s.f., 1*)

Si bien es cierto, este y otros atentados fueron cometidos dentro del mismo país, es decir, los aviones, bombas y otros objetos no fueron lanzados desde otros países, mucho tuvo que ver el control de las aduanas para que su cometimiento haya sido posible. Las amenazas en su mayoría, vinieron de otros países, los perpetradores eran en su mayoría inmigrantes, muchos de los cuales eran extremistas islámicos. Los controles migratorios son distintos a los aduaneros, pero estas personas necesitaron de equipamientos importados para poder llevar a cabo sus planes. (*Asociación Latinoamericana de Integración, s.f., 1*)

Un claro ejemplo de esto fue el atentado cometido en junio del 2011 en Noruega, país acostumbrado a la tranquilidad, considerado seguro en todos los aspectos. Sin embargo jamás imaginaron que un atentado como el que ocurrió hubiera sido posible, menos aun cometido por un ciudadano noruego. Lo más alarmante fue la facilidad con la que el criminal importó armas y químicos peligrosos procedentes de otros países. Los controles aduaneros jamás sospecharon ni le dieron importancia a las compras que estaba haciendo. Todo les parecía tan normal, pero al final, un control más eficiente pudo haber frustrado este atentado que cobró la vida de más de 70 personas. (*Asociación Latinoamericana de Integración, s.f., 1*)

Es por estos motivos que el tema de la seguridad toma mucha importancia en las mejoras de los procesos de importación y exportación. Existen muchas cargas consideradas como mercancías peligrosas, que pueden contener químicos nocivos para la salud, sustancias radiactivas, u objetos que estén prohibidos en algunos países. Sin embargo, hay que saber diferenciar, y mencionar, que en muchos casos también, estas mercancías peligrosas forman parte importante de proyectos científicos de investigación, por lo cual su demanda se realiza con fines académicos, y no con el propósito de causar daño alguno, de allí de profundizarse en los temas de perfiles de riesgo dentro del marco SAFE. (*Asociación Latinoamericana de Integración, s.f., 1*)

Muy aparte del tema de la seguridad, el tema de una sincronización y armonización entre aduanas resultó muy importante dentro del marco de normas SAFE planteado por la OMA. Se destaca la importancia de este aspecto ya que de él depende una mayor comunicación entre las partes, así como mayor agilidad en la revisión y despacho de los trámites. (*Asociación Latinoamericana de Integración, s.f., 1*)

*“La sincronización y armonización entre aduanas permitiría reducir costos y tiempos de espera, pudiendo así los consumidores finales tener los productos en sus manos en el menor tiempo posible.”*  
(*Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 2*)



Los avances tecnológicos permiten que una rápida comunicación sea siempre posible. Efectivamente, para que haya mayor agilidad en los trámites, tal como lo menciona el primer elemento de las normas SAFE, es necesaria la información electrónica sobre los envíos destinados al interior o al exterior o que están en tránsito. Entre más pronto se tenga información sobre las mercancías, más rápido será el despacho de las mismas. *(Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 2)*

*“Con la tecnología actual es posible tener en el país de destino información de la mercancía incluso antes de que ésta sea embarcada, lo cual agiliza los controles en gran medida” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 2).*

Otra de las razones por las cuales se ha visto necesario aplicar las normas SAFE en algunos países del primer mundo, es la excesiva demanda de productos por parte de algunos mercados. Existen mercados muy grandes concentrados en una sola región o país. Un gran ejemplo de esto es China, que se ha convertido en uno de los principales compradores de materia prima del mundo. Hace poco se convirtieron en el mayor comprador de acero del mundo, lo cual llegó incluso a elevar el precio del mismo y a escasearlo. Además de ser un mercado sumamente grande, también es exigente, por lo que siempre demanda que sus productos estén a tiempo. *(Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 2).*

Otros mercados, como el japonés, tienen exigencias muy particulares, especialmente cuando se trata de alimentos. Para todos es bien conocida la gran variedad gastronómica que hay en Japón, ya que compran alimentos de prácticamente todas partes del mundo. Exigen que los alimentos lleguen con texturas y colores específicos, caso contrario dichos productos son rechazados. Tal exigencia obliga a los productores y los encargados de la logística a poner estos productos en las manos de los consumidores finales lo más pronto posible, ya que los alimentos son perecibles, y su sabor y textura cambiarán con el paso de los días. *(Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 2).*

Estas exigencias y muchas otras nos plantean la necesidad de una cadena logística más eficiente. Si el mercado crece a un ritmo acelerado, también las empresas y todos los que intervienen en el comercio deben agilizar sus procesos para estar a la par del mercado. Quienes no puedan hacerlo simplemente no podrán hacer negocios con otras partes del mundo, o lo podrán hacer, pero no gozarán de los beneficios que trae el estar a la par del mercado. Estar a la par garantiza más clientes y mayor demanda de productos. *(Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 2).*

### **2.1.3. Fundamentación**

#### **El papel de las aduanas en el comercio nacional e internacional.**

Las aduanas juegan un papel fundamental en la administración del comercio tanto nacional como internacional. Esto incluye el recaudo de los Tributos al Comercio Exterior, preparación de estadísticas del comercio exterior, cumplimientos de comercio, cadena de seguridad y facilitación de comercio, protección de la sociedad, protección del patrimonio cultural y del medio ambiente. (Bruzzone, 2012)

Dado que el comercio internacional se ha desarrollado dentro de la economía global, los procedimientos aduaneros tradicionales pasan a ser anticuados, incompatibles e ineficientes por lo que han sido reconocidos como una restricción costosa para todos. Debido a esto la modernización de aduanas y procesos es un objetivo clave para facilitar el comercio internacional y en el cual se debe procurar trabajar. (Bruzzone, 2012)

Las aduanas también deben continuar manteniendo controles efectivos para combatir en las fronteras el crimen y el terrorismo, los cuales han crecido y vuelto sofisticados como resultados de las nuevas posibilidades que ofertan los mercados mundiales. La Organización Mundial de Aduanas es la única organización competente intergubernamental en asuntos de aduana y que promueve la economía nacional y el bienestar social de todos sus 171 miembros mediante la promoción de un entorno aduanero honesto, transparente y predecible. Esto ayuda al comercio internacional a florecer al mismo tiempo que se van tomando medidas efectivas contra las actividades fraudulentas. (Bruzzone, 2012)

Cuando se analiza el sistema global de comercio internacional nos damos cuenta que es vulnerable al terrorismo y también que el comercio internacional es un elemento esencial para el desarrollo económico de las naciones. En este sentido la Organización Mundial de Aduanas tuvo que desarrollar un sistema a partir del atentado terrorista que sufrió EEUU el 11/09 Para las aduanas y el sistema global de comercio en el cual la seguridad suba de nivel y al mismo tiempo simplifique las operaciones de comercio internacional para todos sus participantes. (Bruzzone, 2012)

La aduana tiene un rol único en el comercio internacional para proporcionar una mayor seguridad al mismo tiempo que garantice la facilitación del flujo de mercancías y del comercio internacional. En respuesta a esta tendencia la Organización Mundial de Aduanas (OMA), adopto un marco internacional (MARCO SAFE) en el 2005, que incluye entre muchos otros el certificado "OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO (OEA)", mediante el cual los participantes en el movimiento internacional de mercancías pueden ser aprobados por la aduana por merito como cumplimiento de las normas de

seguridad de la cadena de suministro de comercio y de otros requisitos. Los beneficios serían por ejemplo procedimientos de aduanas más simples y menos intervención de la aduana en los procesos para poder agilizar trámites y tiempo para todos. (Bruzzzone, 2012)

### **Certificado de Operador Económico Autorizado (OEA)**

La certificación de Operador Económico Autorizado es un certificado de confianza que la aduana nacional de cierto país por medio de ciertas directrices de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO da a los operadores de comercio exterior que pueden cumplir con ciertas normas y requisitos con los que demuestran su confiabilidad, solvencia y seguridad a la aduana. (Grupo Ivac, 2013)

Este certificado se otorga a los participantes de la cadena de comercio internacional sean estas personas jurídicas o físicas como importadores, exportadores, representantes ante la aduana, transportistas, operadores de terminal, fabricantes, depositarios, transportistas consignatarios, Etc. siempre que la actividad de estos participantes se apeguen a la reglamentación aduanera de cada país. (Grupo Ivac, 2013)

El certificado de OEA fue creado para poder agilizar los trámites, procedimientos y tiempos de los operadores de comercio exterior en sus diferentes áreas y esto no solo aporta un beneficio a los operadores sino también a la aduana nacional que se encarga de realizar cientos de procesos con los diferentes operadores del comercio exterior agilizando de esta forma procesos y tiempo para todos en la cadena del comercio internacional. El certificado de OEA es dado al aplicante después de una rigurosa auditoría de su negocio y no a sus socios de negocios. El estado de OEA dado, es para la empresa en sí y aplica para sus propias actividades de negocios, este es el único responsable de recibir sus beneficios. (Grupo Ivac, 2013)

El certificado de operador económico autorizado debería reconocerse por todos los Estados miembros de un bloque comercial, como la CAN, por ejemplo, de tal forma que quien posea el certificado OEA deberá recibir los mismos beneficios en todos los Estados miembros. Los beneficios dependen del tipo de certificado que los operadores obtengan. (Grupo Ivac, 2013)

### **Los lineamientos de los operadores económicos autorizados (OEA)**

Los lineamientos de los operadores económicos autorizados deben ser desarrollados por las aduanas y por las empresas (representados por los gremios) para asegurar el mutuo entendimiento y aplicación uniforme de las nuevas legislaciones aduanales al concepto de Operador Económico Autorizado y de esta manera garantizar transparencia y equidad de los operadores económicos autorizados y demás. Sin embargo al tiempo que se

desarrolló los lineamientos del operador económico autorizado no habían muchas previsiones de que era lo que se necesitaría para poder obtener las mejores prácticas después de que este concepto sea puesto en marcha. (Coalac, 2013)

Los primeros lineamientos aplicados a los operadores económicos autorizados fueron el resultado de por lo menos 4 años de implementación del programa y aplicaciones recibidas, entregando también certificados a países que cumplían con los requisitos<sup>1</sup>. Los informes de los seguimientos que se llevaron a cabo en el 2008 y 2009 significó un crecimiento en experiencia y en reconocimiento mutuo con terceros países que estaban involucrados en el proceso. (Coalac, 2013)

Estos lineamientos no constituyen un acto jurídicamente vinculante y son de carácter explicativo. Su propósito es asegurar el mutuo acuerdo y entendimiento por parte de las autoridades aduanales y operadores económicos autorizados y proveer una herramienta para facilitar la aplicación armonizada y correcta de las provisiones legales de un OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO. Estos lineamientos constituyen un documento con adjuntos cubriendo las principales herramientas usadas por los OPERADORES ECONOMICOS AUTORIZADOS y la gestión de procedimientos. (Coalac, 2013)

### **Programa SAFE**

Cuando se creó el programa SAFE<sup>2</sup> y se incluyó el certificado (OEA) este fue elaborado bajo los mejores parámetros que pudieron haberse establecido y que fueron puestos en base a la experiencia que había en el momento por lo que dichos parámetros eran los mejores pero la idea era empezar a mejorarlo con la experiencia y este debía ser implementado para poder ver los puntos de fallo de las reglas establecidas de este marco de seguridad. Una vez que el programa fue puesto en marcha se empezó a corregir los puntos débiles y se empezaron a establecer los reglamentos con mayor eficacia conforme se iba desarrollando el programa. (Gordhan P. , 2007)

El marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas califica importante el mutuo reconocimiento como un elemento clave para fortalecer y facilitar el movimiento de mercancías desde su origen hasta su destino en la cadena internacional de comercio y como una herramienta útil para evitar la duplicación de seguridad y demás controles. Un reconocimiento mutuo puede contribuir enormemente a la facilitación y al manejo de riesgos y dar substanciales y comparables y hasta donde se es posible beneficios a los

---

<sup>1</sup> Esto según la experiencia de Estados Unidos de América, en atención al acto terrorista del 9/11.

<sup>2</sup> Creado por la OMA, en Junio del 2005.

miembros internacionales y operadores económicos internacionales. (Gordhan P. , 2007)

- Hay 2 tipos de reconocimiento mutuo.

- 1) El primero donde la administración aduanera reconoce el estatus de operador económico autorizado otorgado por otro país.

El objetivo de reconocimiento mutuo de OEA es que una administración aduanal reconozca los estados de validación y autorización de OEA emitido bajo un programa y este se compromete a proporcionar beneficios y facilidades hasta donde sea posible recíprocamente. Generalmente esto incluye tomar el certificado de operador económico autorizado por otra autoridad aduanal (en otro país) en el asesoramiento de riesgo para reducir controles de seguridad. Actualmente los operadores económicos autorizados que siguen los parámetros de seguridad y control serán reconocidos y reciben los beneficios de reconocimiento mutuo. (Gordhan P. , 2007)

- 2) El segundo donde la administración aduanera reconoce los estándares de seguridad aduanera, asesoramiento de control de riesgo y controles de otro país.

El objetivo de mutuo reconocimiento de estándares de seguridad, controles y control de resultados es que las 2 administraciones aduanales reconozcan recíprocamente los estándares de seguridad aduanales, controles y control de resultado llevado a cabo por otra administración aduanera, evitando la duplicación de intervenciones entre los actores de la cadena. Esto hará que el comercio internacional se efectúe tranquilamente manteniendo un buen nivel de consistencia en seguridad. (Gordhan P. , 2007)

Este programa ya está siendo usado por muchos países en el mundo como HONG KONG, la Unión Europea, Noruega, Suiza, EEUU, etc. Cada uno de ellos también ha implementado su propio nombre para su certificado pero todos tienen el mismo objetivo, Todos ellos deben cumplir con sus diferentes estándares y políticas de aduanas localmente para que se les pueda otorgar este certificado y a su vez cada país debe enviar una petición de requerimiento de la implementación de este programa en su país y los motivos del por qué deben aplicarlo para su respectivo análisis por parte de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS para luego poder aplicar la implementación del certificado de OEA en dicho país. (Danet, Organización Mundial de Aduanas, 2005)

El programa OEA está abierto a todas las empresas sin poner énfasis al tamaño de la compañía, éstas pueden ser pequeñas, de gran tamaño o medianas. Sin embargo hay una guía específica para empresas pequeñas y medianas a efectos de poder dar viabilidad al programa.

No hay una obligación legal de convertirse en un Operador Económico Autorizado y es una cuestión de elección basada en su específica situación y tampoco es una obligación legal por parte de los OEA requerir a las empresas con las que trabajen que tengan este certificado, pero es evidente que hacerlo así traerá ventajas comerciales y mejorará el perfil de riesgo, haciendo de las empresas un referente de competitividad. (Danet, Organización Mundial de Aduanas, 2005)

Un operador que aplica y que busca obtener un certificado OEA debe tener en cuenta que debe controlar su negocio. Esto significa que dependiendo de su status como OEA y de la actividad de modelo de negocio de su compañía, la compañía debería tener medidas apropiadas organizacionales en el campo de OEA buscando asegurar que los riesgos atados a sus actividades y las actividades aduanales sean minimizados o evitados a toda costa. (Danet, Organización Mundial de Aduanas, 2005)

El concepto de OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO es uno de los principales bloques de los marcos de estándares SAFE que fueron creados para soportar y crear un comercio seguro a través de las diferentes líneas del comercio internacional. Las reglas del marco SAFE establecieron una guía estándar para guiar a la administración internacional de comercio y para crear un acercamiento armonizado basado en cooperación de aduana a aduana y de aduana a las sociedades de negocios. (Danet, Organización Mundial de Aduanas, 2005)

El marco SAFE se basa en cuatro elementos clave que son:

- Armonización de la información electrónica anticipada de la carga.
- Cada país que se une a las reglas SAFE se compromete a una consistente gestión de riesgos para hacer frente a amenazas de la seguridad.
- A solicitud de la administración aduanera de la nación receptora, la administración de aduanas del país que envía la mercadería, llevara a cabo una inspección de los contenedores de alto riesgo y la carga.
- Definición de los beneficios que la Aduana proporcionará a las empresas que cumplen con los estándares de seguridad de la cadena de suministro mínimos y las mejores prácticas.

(Danet, Organización Mundial de Aduanas, 2005)

### **DIFERENTES PROGRAMAS (OEA)**

La mayoría de los miembros de la Organización Mundial de Aduanas han accedido al marco SAFE y puede ser esperado que en los próximos años, la mayoría de las administraciones aduanales introducirá programas OEA.

La meta es que debe ser mutuamente reconocido por todos los países, significando que la certificación otorgada tenga el mismo valor en todos lados. Como resultado las cadenas de comercio internacional pueden ser establecidas y así facilitar enormemente al comercio internacional. (Tiba, 2013)

Como se ha mencionado anteriormente hay diferentes nombres de los programas de operador económico autorizado y diferentes regulaciones en los diferentes países miembros de la OMA que siguen diferentes procesos dependiendo del país y que son aplicados en la cadena logística de cada país respectivamente. (Tiba, 2013)

## **2.2. MARCO CONCEPTUAL**

### **Marco Normativo “SAFE”**

*“SAFE es un marco de normas que determina los estándares para asegurar y facilitar el comercio mundial. Fue desarrollado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y los Estados que forman parte de ella. Para su efecto se trabajó en conjunto con distintas organizaciones internacionales involucradas en la logística del comercio mundial, y con el sector empresarial a nivel mundial. De esta manera se logró llegar a un acuerdo para determinar el marco de normas, el cual incluye el concepto del Operador Económico Autorizado (OEA), señalando así los criterios, condiciones, obligaciones y beneficios de todas las partes que conforman la cadena logística mundial.” (Organización Mundial de Aduanas, 2007, 2)*

*El marco SAFE, sienta sus bases sobre dos pilares básicos, los cuales son el punto de partida para entender su alcance y aplicación. Esos pilares son la colaboración Aduanas – Aduanas, y la colaboración Aduanas – Empresas. Además de esos dos pilares, el marco SAFE consta de cuatro elementos y de objetivos y principios claramente establecidos, los cuales se detallarán a continuación, junto con los dos pilares y los cuatro elementos básicos y que permitirán entender un poco mejor lo que pretenden lograr las normas SAFE en el comercio mundial” (Organización Mundial de Aduanas, 2007., 4).*

### **Pilares del Marco SAFE**

El marco SAFE sienta sus bases sobre 2 pilares fundamentales para su correcta aplicación. Son dos pilares que marcan la cooperación entre las partes que integran la cadena logística y se agrupan de la siguiente manera:

## **Colaboración “Aduanas - Aduanas”**

Como se ha mencionado con anterioridad, todas las partes que integran la logística del proceso de comercio exterior deben estar debidamente sincronizadas para que la aplicación del marco SAFE tenga éxito. Para este propósito, las administraciones de aduanas deben adoptar normas comunes que les permitan coordinar de manera más ágil las cargas. Anteriormente, las cargas se inspeccionaban una vez que llegaban a los puertos nacionales, lo cual sin duda alguna volvía lentos los trámites para sacar las cargas y entregarlas a sus dueños. (*Organización Mundial de Aduanas, 2007*)

*“La tecnología no permitía hacerlo de otra manera, pues no existían las avanzadas herramientas tecnológicas que poseemos hoy en día, ni tampoco había la facilidad de comunicarse entre las diferentes administraciones de aduanas.” (Organización Mundial de Aduanas, s.f., 9)*

Por eso, la comunicación se convierte en el principio básico de este pilar. De nada servirían las herramientas tecnológicas avanzadas para inspeccionar las cargas si no se contara con medios de comunicación tan rápidos. Mediante estos medios es posible conocer con anticipación si los contenedores llevan cargas consideradas peligrosas o cualquier otro incidente que ponga en peligro las cargas. (*Organización Mundial de Aduanas, 2007*)

*“Además de las rápidas comunicaciones, el marco de normas SAFE demanda el uso de tecnología poco invasiva para inspeccionar las cargas, como lo son los rayos x y gamma de alta potencia. Estos métodos permiten conocer con claridad lo que se encuentra dentro de los contenedores muy rápidamente y sin la necesidad de abrirlos, por lo que el procedimiento se hace más rápido” (Organización Mundial de Aduanas, s.f.).*

## **Colaboración Aduanas - Empresas**

Así como es importante una eficaz comunicación y trabajo conjunto entre las distintas administraciones de aduanas, también lo es la cooperación entre aduanas y empresas. Para este propósito, cada administración aduanera deberá crear asociaciones con el sector de empresas privadas, con el objetivo de garantizar la seguridad de la cadena logística. Y es precisamente de estas asociaciones de las cuales las empresas privadas pueden obtener beneficios de las administraciones aduaneras. Beneficios tales como procesamientos más rápidos y en general mayor agilidad en los trámites formarían parte de las asociaciones. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f.*)



*“No se verían beneficiadas únicamente las empresas productoras, también lo harían los demás integrantes de la cadena logística, desde las personas encargadas de mensajería, hasta los transportistas y consumidores finales. Se formaría así un círculo armónico en el que todo el mercado termina saliendo beneficiado.” (Organización Mundial de Aduanas, s.f., 39).*

*“Si las Aduanas pueden confiar en sus socios comerciales para evaluar y resolver las amenazas que enfrenta su propia cadena logística, se reduce el riesgo que éstas enfrentan. Por lo tanto, las empresas que demuestran intención de mejorar la seguridad de la cadena logística se beneficiarán. Reducir los riesgos ayuda a las Aduanas a cumplir con sus funciones de seguridad y a facilitar el comercio legítimo” (Organización Mundial de Aduanas, s.f., 39).*

*“Es como se ha mencionado, la seguridad, uno de los aspectos más importantes en los que se debe mejorar. Se debe garantizar la seguridad de los productos desde el punto de origen de los mismos. Desde luego, no todas las empresas se encuentran en la capacidad de cumplir con los requerimientos de seguridad demandados. Para esto, el marco SAFE establece los criterios necesarios que las empresas deberán cumplir para ser reconocidos como Operadores Económicos Autorizados” (Organización Mundial de Aduanas, s.f., 39).*

Tales criterios pueden incluir evaluaciones de amenazas, desarrollo de planes de seguridad para las amenazas detectadas, planes de comunicación, seguridad física en las instalaciones, contenedores, medios de transporte, personal, protección de los sistemas informáticos, además de planes destinados a evitar que mercancías peligrosas o indocumentadas ingresen a la cadena logística internacional. Todos estos detalles sobre los criterios para ser considerado un Operador Económico Autorizado, se explicarán posteriormente en este trabajo. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f.)*

Además de la seguridad existen otros puntos que se deben esclarecer y establecer entre las administraciones de aduanas y las empresas privadas. Anteriormente se habló de beneficios que pueden obtener las empresas que obtengan el reconocimiento de OEA. Es precisamente sobre eso en lo que ambas partes deben llegar a un acuerdo, y puede variar de administración en administración. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f.)*

Los beneficios pueden incluir mayor agilidad en los trámites, lo cual haría que las cargas de bajo riesgo se muevan más rápidamente dentro de la aduana. Además se pueden obtener mejoras en los costos de la cadena logística y en los controles de seguridad por parte de la aduana, mejor reputación tanto a nivel nacional e internacional, lo cual a su vez les brindaría a las empresas

mayores oportunidades comerciales, y desde luego, una mayor y mejor comunicación entre sus similares OEA y las aduanas. Lógicamente, a pesar de que el marco SAFE aún no se establece en nuestro país, y de que los criterios para ser reconocido como OEA difieren un poco con los procesos de las empresas locales, estas de todas formas deben cumplir con los estándares de seguridad internacionales. De otra manera, no podrían pertenecer a la cadena logística internacional, pues no brindarían ninguna garantía a la cadena logística. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f.*)

*“Por su parte, las medidas de seguridad para el pilar Aduanas - Empresas que se encuentran dentro del marco de normas SAFE, “se basan en la acreditación de las rutinas aduaneras que utilizan la tecnología informática para facilitar los procedimientos asociados con el comercio transfronterizo y que ofrecen beneficios especiales a los importadores, exportadores, despachantes, transportistas, mensajeros y otros servicios que califiquen” (Organización Mundial de Aduanas, s.f., 40).*

### **Operadores Económicos Autorizados**

Con el fin de garantizar la cadena logística mundial, el marco de normas SAFE introduce el concepto de Operador Económico Autorizado, delineando de esta manera las características y requisitos que deben cumplir las empresas privadas para formar parte de este nuevo sistema. Además de las empresas privadas, se sumarán a este concepto, los transportistas, pequeñas empresas, personal de seguridad, y todos aquellos que de una u otra manera forman parte y hacen posible que el comercio internacional fluya. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f.*)

*“Todos ellos deberán cumplir con ciertas obligaciones y gozarán de beneficios al obtener este nombramiento” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 3).*

Para poder entender exactamente qué es un Operador Económico Autorizado, es preciso hacer referencia al concepto que de él da el marco de normas SAFE. El mismo menciona que un Operador Económico Autorizado es “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. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f.*)

*“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" (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 3).*

También, es importante mencionar y entender los conceptos que giran en torno a los OEA. Los mismos se mencionan a continuación:

### **Terceros**

Las directrices de la OMA definen a un tercero como "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. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*"La facultad de una administración de aduanas de otorgar la calidad de Operador Económico Autorizado y los niveles de beneficios aplicables no podrá ser delegada a un tercero" (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 3).*

La práctica de contratar a empresas para que brinden servicios dentro de otra empresa no es algo nuevo. A menudo, las empresas no se abastecen ni cuentan con el personal necesario para realizar tareas en las que otras empresas se especializan. Por tanto, surge la necesidad de contratar los servicios de terceros, que si bien no tendrán la competencia de otorgar la calidad de OEA ni los beneficios, sí podrán ofrecer sus servicios en otras áreas importantes, como los procedimientos y protocolos de seguridad. En ese caso, sería muy común que se contraten los servicios de empresas especializadas en temas de seguridad. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

### **Autorización**

Se refiere al reconocimiento del estatus de OEA. El mismo debe otorgarse y estar basado en un programa metodológicamente estructurado por cada administración de aduana, según las necesidades de cada una y de lo que se considere que las empresas privadas y demás actores estén en capacidad de aplicar en una primera etapa de implementación del marco de normas. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*"El programa deberá incluir procesos como las revisiones de solicitudes, instalaciones físicas, procesos de seguridad, etc." (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 3).*

Si bien el programa debe estar basado en las capacidades de las administraciones de aduanas y de las empresas, este deberá cumplir al menos con los estándares internacionales mínimos del marco SAFE. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

### **Por Etapas**

Se refiere a la implementación del marco SAFE, por parte de una administración de aduana paso a paso. A su vez, aplica para todo lo establecido en cuanto a los Operadores Económicos Autorizados y los requerimientos que éstos deben cumplir. Debido a la complejidad que demanda esta implementación, deberá darse por etapas. Resulta imposible que todas las administraciones de aduanas y aspirantes a OEA puedan cumplir de lleno con todos los requisitos del marco en una sola etapa. Además de la capacitación y de los nuevos procedimientos que se deberán aplicar, ambas partes tendrán que invertir dinero en cada etapa de aplicación. La inversión variará según el tamaño de la empresa o administración de aduana, así como de sus necesidades. Habrá empresas que de entrada cumplen con más requisitos que otras, ya sea por su liquidez o porque simplemente el negocio fue concebido de esa manera. En todo caso, la aplicación debe darse en etapas y de acuerdo a la capacidad de los involucrados, con el objetivo de alcanzar el estatus de OEA. Es por eso que en cada país las etapas variarán, pues no en todos los países se tienen las mismas capacidades. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“El objetivo de alcanzar este estatus debe ser mutuo entre las partes involucradas.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 4).*

### **Validación**

Se trata del procedimiento a través del cual se reconoce el estatus de Operador Económico Autorizado a una cadena de suministros. El mismo debe llevarse a cabo revisando todos los procesos, estrategias y esfuerzos que los aspirantes hayan hecho para ganarse ese reconocimiento. Este estatus únicamente lo podrá otorgar la administración de aduana. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Los terceros contratados por esta podrán colaborar durante el proceso en los temas que se requiera, pero será solo la administración la que tendrá la competencia para dar ese estatus.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 4).*

Este procedimiento se llevará a cabo también por partes, pues se deberá evaluar las etapas de implementación que irán poniendo en práctica los aspirantes. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Las partes involucradas en la cadena de suministros deberán cumplir al menos con los requerimientos mínimos impuestos por la administración de aduanas en base al marco SAFE para ganarse dicho reconocimiento” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 4).*

### **Condiciones y responsabilidades de la Aduana y de los Operadores Económicos Autorizados**

Así como el aplicar el marco SAFE y obtener el reconocimiento de Operador Económico Autorizado trae sus beneficios, también conlleva condiciones y responsabilidades para quienes aspiran a obtener este nombramiento. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Debido a la gran complejidad que presenta la cadena internacional de suministros, el marco SAFE apoya la aplicación de planes de seguridad basados en análisis de riesgo, los cuales deben ser llevados a cabo por las empresas.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 4).*

Son ellas las que mejor que nadie conocen y están en capacidad de identificar los riesgos relacionados a su actividad y que podrían afectar la cadena. Es decir, los planes de seguridad se deben elaborar en base a los modelos de negocios de los operadores. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Por su parte, la aduana no debería imponer un rígido conjunto de normas y obligaciones. Más bien estas se deberían estandarizar, para que a nivel mundial, todas las aduanas lleven procedimientos entrelazados y muy similares, en tanto lo permita la legislación de cada país.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 4).*

El aplicar condiciones muy rígidas a los aspirantes a OEA haría que muy pocas empresas puedan cumplir con los requisitos. Además, aquello no permitiría llegar a un acuerdo global, más bien sería una decisión individualista. Lo ideal, como recomiendan las normas SAFE es llegar a un consenso entre las partes para que a nivel global se trabaje de la misma forma y con la misma eficiencia. El marco SAFE recomienda prácticas y medidas de seguridad que a continuación se detallan brevemente. El manual de directrices de la OMA para los OEA los presenta de manera más detallada, señalando muchos puntos importantes dentro de cada medida. Sin embargo, para el objeto de esta investigación resultaría sumamente extenso citar cada uno de esos puntos para cada medida. En su defecto, se procederá a realizar un análisis y resumen con lo más importante de cada una. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

## **Prueba de cumplimiento con las obligaciones aduaneras**

Este aspecto menciona las condiciones impuestas para que un candidato pueda obtener el reconocimiento de OEA. Estas tienen que ser evaluadas a través de la prueba de cumplimiento por parte de la aduana. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Menciona que la solicitud la pueden hacer los aspirantes que no hayan incurrido en ningún tipo de delito durante un periodo determinado por un programa nacional de Operadores Económicos Autorizados.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 5).*

Los delitos considerados serán aquellos que estén contemplados como delitos dentro de la legislación local. Tendrán un alcance para los aspirantes que hayan entrado con el programa, así como para quienes hayan entrado después de que este haya comenzado. Así mismo se evaluará a sus representantes legales. Por lo tanto, cualquier causal de delito ocasionará que el aspirante no logre obtener el reconocimiento de OEA. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

## **Sistema satisfactorio de gestión de los registros comerciales**

Este aspecto se refiere a los registros sobre importaciones y exportaciones que deberán llevar los aspirantes. Estos registros deberán estar actualizados y siempre a disposición de la aduana en caso de que ésta lo requiera. Su correcto mantenimiento y disposición dependerán en gran medida del uso de sistemas informáticos modernos y confiables. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Estos sistemas deben permitir a la aduana realizar auditorías de control en cualquier momento que se considere pertinente.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 5).*

La seguridad en gran medida depende de que se tenga información oportuna y confiable. Si nada se debe, entonces nada se teme, por lo tanto, el tener la información sobre los registros comerciales es una muestra de transparencia por parte de los aspirantes. Por el contrario, no se podría confiar del todo en quienes ocultaren o no dispongan de la información requerida en el caso de un control de rutina. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Además de que el sistema informático sea eficiente, se requerirá que éste sea seguro, evitando así fugas de información.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 5).*

Para algunos quizás este punto represente una inversión en nuevos sistemas informáticos. Los cuales deben contar con características que las administraciones de aduana consideren correctas. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

### **Solvencia Financiera**

Quizás la solvencia financiera no sea la tónica en todas las empresas que se dedican al comercio internacional, o que aspiran obtener el reconocimiento de OEA. Sin embargo, es un factor muy importante, pues la aplicación del marco de normas SAFE demanda una inversión para mejorar en general los procesos de la cadena logística internacional. Las empresas que no cuenten con los recursos económicos suficientes simplemente no podrán adoptar los cambios que su condición de OEA requerirá. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Asimismo, la solvencia financiera será muy importante para mantener dichas mejoras y que no se diluyan con el tiempo.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 6).*

La inversión inicial es solo una parte del proceso, mantener activos los cambios es otra parte y siempre demandará recursos. Además, ya que el marco SAFE se aplicará por etapas, los cambios no demandarán una sola inversión sino varias. Paso a paso se deben mejorar las medidas destinadas a garantizar la seguridad de la cadena de suministros. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

### **Consulta, Cooperación y Comunicación**

Anteriormente se ha mencionado la importancia de una eficiente comunicación entre las aduanas y los OEA o sus aspirantes. Asimismo, uno de los dos pilares del marco SAFE se fundamenta justamente en la cooperación entre aduanas y empresas. La comunicación y colaboración entre ambas partes garantizan más transparencia y mayor agilidad para realizar los trámites. Para este punto, tanto la aduana como las empresas deberán unificar esfuerzos para lograr el objetivo. De nada serviría si únicamente las empresas ponen de su parte. Y no solo se lo debe hacer de manera local, sino también internacionalmente ya que se trata de estar en sintonía con las administraciones de aduanas y OEA de otros países. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Tanto local como internacionalmente es preciso mantener contactos para poder realizar consultas sobre cualquier índole, como los temas de seguridad que ayuden a garantizar el flujo de comercio.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 6).*

*“Tanto la aduana como los OEA deberán establecer medios de comunicación mutuos y puntos de contacto que faciliten la cooperación.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 6).*

Tal como se mencionó en el punto de los sistemas informáticos, deberá haber un constante y fluido intercambio de información como parte de esa comunicación frecuente. Desde luego, no toda la información podrá ser compartida, eso lo determinarán las leyes de cada país. El intercambio de información no solamente deberá ser para que la aduana tenga acceso a los registros comerciales de las empresas. También se lo hará para notificar sobre cualquier asunto que pueda poner en riesgo la cadena internacional de suministros. Asuntos como mercancías prohibidas, peligrosas, narcotráfico o cualquier otro tipo de acto ilícito deberá ser notificado a la aduana. Por su parte, la aduana deberá adoptar una postura flexible que le permita a las empresas ser escuchadas. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Se trata de que las empresas también puedan dar sus puntos de vista y comentarios acerca de las medidas de seguridad o cualquier otro punto que consideren pertinente.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 7).*

Además, la aduana deberá mantener comunicación constante para consultas con sus pares internacionales. De esa manera se puede garantizar que se trabaje de manera unificada, garantizando a su vez mayor rapidez. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

### **Educación, Capacitación y Sensibilización**

Durante el proceso de aplicación de las normas SAFE, los aspirantes a OEA deberán capacitar a su personal en temas de seguridad y en los nuevos procedimientos que lleguen a formar parte de la cadena de suministros. Este proceso asimismo debe darse por etapas, el personal debe prepararse de a poco a través de programas de capacitación diseñados por las empresas. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Estos programas a su vez deben estar basados en sus modelos de negocios y en las necesidades y requerimientos en las que las empresas tengan que mejorar.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 7).*

Tanto las empresas como la aduana deberán realizar todos los esfuerzos posibles por capacitar a su personal en los temas que se requiera. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)



*“Deberán poner a disposición del personal material educativo y cualquier otro tipo de recurso con el fin de reforzar el proceso de capacitación” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 8).*

Asimismo deberán mantener un registro sobre la metodología educativa y de los recursos utilizados para capacitar al personal, y en caso de que se requiera, la aduana y empresas compartirán información sobre los procedimientos que están tomando en temas de seguridad. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

### **Intercambio de información, acceso y confidencialidad**

La comunicación entre aduanas y el OEA es fundamental para agilizar trámites y para brindar mayor seguridad al comercio. De igual manera, es de suma importancia la confidencialidad de la información, es por eso que se deberá utilizar sistemas informáticos seguros y confiables. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Tanto empresas como aduanas deberán realizar esfuerzos para mantener la seguridad de la información considerada como confidencial.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 9).*

Esta será una estrategia global, pues sus pares en las demás partes del mundo estarán obligados a hacer lo mismo, y en nuestro país será necesario hacer todos los esfuerzos posibles para estar a la altura. Con el propósito también de agilizar los trámites, se deberá sustituir los textos y firmas manuscritas por documentos electrónicos. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“La aduana y su administración deberán estar en contacto con los OEA para informarles acerca de las exigencias que deberán tener los sistemas informáticos, los cuales tendrán que ser seguros para evitar las fugas de datos.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 9).*

Mucha de la información de las transacciones es sensible, y en caso de que los sistemas no cuenten con las debidas seguridades, las bandas delictivas podrían aprovecharse de esos puntos débiles. Todas estas medidas de seguridad no solo deberán aplicarse a las empresas que exportan los productos. También se aplicarán a otros entes que formen parte de la cadena de suministros y que hayan obtenido el reconocimiento de OEA, como las empresas de transportes. Estas deberán mantener sistemas de

control sobre las cargas de tal manera que la documentación que los transportistas porten sea fiable, y concuerde con lo que contiene la carga. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

### **Seguridad de la carga**

Quizás uno de los puntos más críticos sea la seguridad de la carga. Todo el comercio mundial gira en torno a ella. De nada servirían sofisticados procesos dentro de la aduana y de las empresas manufactureras si no hay procedimientos que garanticen la integridad de la carga. En nuestro país es común escuchar en las noticias sobre el robo de contenedores. Existen pues bandas delictivas dedicadas exclusivamente al robo de contenedores. Las bandas tienen información sobre las horas de salida de contenedores y sobre lo que llevan dentro, lo cual facilita sus operaciones.

Las medidas de seguridad que se tomen deberán tener en cuenta este problema y tratar de erradicarlo. Si bien en este caso, la mercadería ya llegó segura a su punto de destino, ésta aún no ha llegado a su destinatario final, por lo tanto, las empresas encargadas del transporte de estas cargas siguen formando parte de la cadena logística de estos productos. Lo mismo ocurre con las cargas que salen del país. Así como corren peligro las cargas que llegan al país, también corren riesgo las que van desde su lugar de producción hasta la zona de embarque. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Las medidas de seguridad que se tomen también deberán incluir demás aspectos acerca de la carga, como las seguridades de los contenedores, que estos estén correctamente sellados, y que a su vez los sellos y su procedimiento cumplan con manuales escritos a fin de garantizar la calidad de los mismos” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 11).*

A su vez, se recomienda que estos procesos cumplan con las normas ISO de seguridad y en el mejor de los casos las superen. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

### **Seguridad de los medios de transporte**

Tanto las administraciones de aduanas como los OEA o aspirantes deberán trabajar de manera conjunta para poder establecer medidas de seguridad y control de los medios de transporte en los que van las cargas, ya sean estos marítimos, aéreos o terrestres. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Los mismos deberán ser resguardados y conservados de la mejor manera.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 13).*

En la medida que sea posible, los OEA deberán hacer esfuerzos por resguardar las cargas. En algunos casos, en nuestro país y en muchos otros, se contrata a empresas de seguridad para que custodien las cargas mientras estas son entregadas o llevadas al punto de embarque. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“A su vez, el personal que se encuentre a cargo del medio de transporte deberá estar capacitado para saber identificar situaciones de riesgo y notificar inmediatamente a los OEA y a la aduana sobre cualquier anomalía que pudiera presentarse.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 13).*

También es importante que haya un control sobre el medio de transporte en sí, para evitar que mercancías ilegales viajen en compartimientos ocultos del medio de transporte. Este método es usado por bandas delictivas, especialmente contrabandistas para ingresar mercancías sin permisos legales y evadiendo impuestos. Tanto la aduana como los OEA y los transportistas deberán mantenerse en contacto e informarse sobre situaciones anómalas y sobre lugares donde posiblemente se puedan guardar mercancías ilícitas. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

### **Seguridad de las Instalaciones**

En este caso, también tanto la aduana como los OEA deberán mantener medidas de seguridad en sus instalaciones de tal forma que garanticen la integridad física de las cargas. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Las medidas se deberán adoptar tanto dentro de las áreas destinadas exclusivamente al almacenaje, como a las áreas de carga y cualquier otra en donde la carga corra peligro de ser manipulada por personas que no estén autorizadas a eso.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 14).*

Las instalaciones deberán presentar seguridades que no puedan ser vulneradas por terceros, así como deberán establecerse protocolos de seguridad para el personal que tenga acceso a las cargas. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Bajo ningún motivo las mercancías podrán entrar en contacto con personal no autorizado.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 15).*

En muchos casos, las medidas de seguridad en las instalaciones requerirán de mejoras en las construcciones, o en su defecto en la construcción de nuevas edificaciones que brinden la seguridad requerida para cumplir con las normas SAFE. Como medidas de seguridad en las instalaciones se podría considerar por ejemplo que las puertas de acceso, ventanas, rejas y demás entradas a las instalaciones se encuentren en perfecto estado. Además esos accesos deberán ser inspeccionados periódicamente para evitar que con el paso del tiempo se deterioren las seguridades. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“Se deberá a su vez contar con medidas de vigilancia alternativa, como cámaras de video tanto dentro como fuera de las instalaciones.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 14).*

Será necesario también llevar archivos de los videos de vigilancia. La iluminación también será importante, así como también alarmas y el servicio de personal de seguridad debidamente capacitado y ubicado en áreas estratégicas de las instalaciones. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

### **Seguridad del Personal**

Tanto la aduana como las empresas que esperan obtener el reconocimiento de OEA deberán asegurarse de contar con personal idóneo, en todos los campos, y con especial atención a quienes trabajan en las áreas de seguridad de las mercancías e instalaciones. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

*“El personal que se contrate no deberá tener antecedentes delictivos.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 16).*

De igual manera, se deberá revisar periódicamente que el personal no haya incurrido en delitos tipificados por las leyes locales. Cada empleado tanto de la aduana como de las empresas deberá portar siempre su identificación para reconocer que trabajan para dicho establecimiento. Asimismo, será necesario contar con medidas de control para identificar a personas que no estén autorizadas a ingresar a las instalaciones. *(Organización Mundial de Aduanas, s.f)*

## **Seguridad de los Socios Comerciales**

Dentro de la cadena logística no sólo participarán las empresas ofertantes de los productos y los transportistas, sino también terceros como se mencionó anteriormente, y también los socios comerciales de los OEA. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

*“Entre ellos se pueden suscribir acuerdos que busquen reforzar la seguridad de la cadena logística.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 17).*

Eso forma parte de las recomendaciones de las normas SAFE. Sin embargo, tales acuerdos no tienen el carácter de obligatorios, sino son recomendaciones. Deberán celebrarse en la medida de la capacidad de los OEA y de los socios comerciales así como de sus giros de negocio. (*Organización Mundial de Aduanas, s.f*)

## **Gestión de Crisis y Recuperación Luego de una Catástrofe o de un Acto Terrorista**

Sin duda alguna uno de los peores escenarios que podría enfrentar el comercio y el mundo es una catástrofe natural o un atentado terrorista. Son situaciones que más allá de causar un perjuicio al comercio, alteran la seguridad nacional y pone en estado de crisis inmediatamente a las poblaciones afectadas. (*Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f.*)

*“Son situaciones sobre las que hace falta estar muy capacitado y preparado para afrontar la situación. Tanto la aduana como las empresas deberán elaborar planes que busquen anticiparse a estos actos, y en caso de que se den, tener listas las medidas de contingencia para recuperarse de la situación.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 18).*

Siempre es mejor la prevención, por lo cual, el personal encargado siempre deberá estar preparado para este tipo de contingencias y cualquier otra amenaza. (*Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f.*)

## **Evaluación, Análisis y Mejoramiento**

*“Como la aplicación de las normas SAFE se dará por etapas, será necesario siempre revisar y evaluar los procesos periódicamente para poder garantizar calidad en los mismos.” (Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f., 18).*

Es la única manera de cumplir con las directrices y mejorarlas. La idea es precisamente esa, la mejora continua de la cadena internacional de suministros. Las evaluaciones deberán estar debidamente documentadas y basadas en las exigencias previamente establecidas, y se destinarán a cada una de las partes involucradas. Los resultados de las evaluaciones también deberán estar debidamente documentados y servirán como punto de partida de las mejoras que se apliquen a lo largo del proceso de aplicación de las normas SAFE. Todo esto servirá para que no solo mejoren las directrices, sino para que en caso de notar algún error o falla en los procesos, se corrijan de la mejor forma y a tiempo. (*Directrices de los Operadores Económicos Autorizados, s.f.*)

## **CAPÍTULO III**

### **PROPUESTA**

#### **3.1. TEMA**

**LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE LOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS (OEA) PARA OPTIMIZAR LAS EXPORTACIONES DEL ECUADOR.**

#### **3.2. OBJETIVOS**

- Investigar los requisitos y los procesos de acreditación para la obtención del certificado de Operador Económico Autorizado para los exportadores en países líderes con certificación de Operadores Económicos Autorizados (OEA)
- Proponer requisitos para la obtención del certificado de operador económico autorizado para los exportadores en países líderes con certificación de operadores económicos autorizados (OEA)
- Plantear lineamientos para la obtención del certificado de operador económico autorizado para los exportadores en países líderes con certificación de operadores económicos autorizados (OEA)

#### **3.3. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD**

Para estudiar la factibilidad de los requisitos y lineamientos se tomo en consideración las leyes del código orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI).

#### **3.4. DESCRIPCION DE LA PROPUESTA**

Para poder describir la propuesta se ha realizado un análisis de los requisitos y procesos de acreditación para la obtención del certificado de operador económico autorizado (OEA) de los países Canadá y Corea del Sur.

#### **CANADA**

A continuación pondremos lineamientos y pasos como ejemplo que sigue Canadá uno de los países líderes en este tipo de procesos y como modelo a seguir debido a su gran actividad en la cadena logística. Este análisis se ha realizado tomando en consideración lo propuesto por: (Canada Border Services-Agency,2013).

-El programa en Canadá es llamado PARTNERS IN PROTECTION.

-Hay 2 categorías en este programa: miembro y asociado.

1.-Miembro: Toma ventaja de los beneficios del programa recibiendo información y actualización del programa además puede participar en consultas del programa.

2.-Asociado: Recibe información y actualización pero no es consultado en los cambios del programa.

El aplicante miembro debe cumplir con lo siguiente:

1.- El aplicante debe estar dentro de las siguientes categorías:

- Importador.
- Exportador.
- Aerolínea.
- Tren.
- Naviera.
- Consolidadora.
- Agente de aduana.
- Operador de bodega.
- Servicio de fletes.
- Agente de aduana.

2.- El aplicante debe ser dueño u operar agencias en Canadá que están directamente ligadas a la importación y exportación de bienes comerciales.

3.- El aplicante y sus directores deben ser de buen carácter y deben tener un buen record de los cumplimientos de las leyes en Canadá.

## **PROCESO DE APLICACIÓN**

### **PERFIL DE SEGURIDAD**

Es aplicado para la membrecía del programa PARTNERS IN PROTECTION (se adjunta en PDF una muestra de la aplicación) y puede ser solamente leída.

Compañías que deseen ser parte del programa PARTNERS IN PROTECTION deben enviar primero un correo a la siguiente dirección [pjp-pep@asfc.gc.ca](mailto:pjp-pep@asfc.gc.ca) para requerir un formulario de perfil de seguridad. Los



aplicantes deben completar el formulario y enviarlo a la misma dirección de correo.

Un perfil de seguridad aparte es requerido para cada subsidiario o afiliado con diferentes números de negocio (ID).

El perfil de seguridad completo debe demostrar claramente que el aplicante cumple con todos los mínimos requisitos de seguridad. Una aplicación podrá ser rechazada por cualquier omisión o falsa información. El glosario y consejos son enviados al aplicante para ayudarlos a completar el documento.

### **REVISION DE SEGURIDAD Y ASESORAMIENTO DE LA AGENCIA DE SERVICIOS EN LAS FRONTERAS DE CANADA.**

Un miembro de la agencia revisara la aplicación enviada para asegurar que todas las secciones han sido completadas; para identificar áreas de interés; para determinar si en base a la información suministrada el aplicante cumple con los mínimos requisitos de seguridad y para realizar una evaluación de riesgos de la compañía.

Una vez que el perfil ha sido revisado, un oficial regional de inteligencia de la agencia realizara el seguimiento con el aplicante una cita para la validación del lugar. Al visitar el lugar se confirmara la información suministrada en el perfil de seguridad. El oficial regional de inteligencia preparara un reporte de asesoramiento de su visita.

Si el aplicante ha sido validado por las aduanas de Canada durante los 2 últimos años, una validación del sitio tal vez no sea requerida. Sin embargo cada programa se reserva el derecho de realizar sus propias validaciones.

### **RENOVACION DE LA MEMBRESIA**

A los programas de membrecía de PARTNERS IN PROTECTION se les requerirá una renovación cada 3 años.

### **MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO**

Este documento está disponible para propósitos de información únicamente. Este es un documento de buena fe que es firmado por un representante de la CBSA (Canada Border Services Agency) y el miembro de la compañía que al firmarlo declaran que está al tanto de sus roles y responsabilidades como socios y que los miembros pueden ser removidos u suspendidos del programa PARTNERS IN PROTECTION.

Este documento es firmado por el aplicante y la CBSA después de que el aplicante ha pasado y aprobado el asesoramiento para el programa de PARTNERS IN PROTECTION.

Los roles y responsabilidades de los miembros establecidos en este documento son voluntarias. Las obligaciones legales de los miembros bajo cualquier acto o parlamento permanecen en efecto.

El aplicante asociado debe cumplir con lo siguiente:

Las compañías que no son elegibles para el programa de PARTNERS IN PROTECTION pero están ligadas al comercio de bienes comerciales pueden ser socios del programa. Los asociados reciben información del programa y actualizaciones además son avisados sobre los cambios del programa. Asociados potenciales pueden estar dentro de las siguientes categorías.

- Asociados.
- Compañías.
- Grupos.
- Autoridades portuarias.
- Abogados.
- Consultores.

Para aplicar a estatus de asociado en el programa de PARTNERS IN PROTECTION se contactara a la siguiente dirección: [pip-pep@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:pip-pep@cbsa-asfc.gc.ca) para recibir un documento de aplicación.

Los asociados son responsables de mantener su información de contacto, incluyendo: dirección de correo actualizada, si el correo a un asociado de PARTNERS IN PROTECTION son regresados, el asociado será borrado de la lista de distribución. Los nombres de los asociados no serán mostrados en la página WEB de CBSA.

#### **BENEFICIOS DEL EXPORTADOR:**

- 1) Número reducido de exámenes.
- 2) Acceso a carriles y cabinas especiales en puertos específicos.
- 3) Aumentara su buena reputación como compañía de contar con altos estándares.
- 4) Mejor posicionamiento de la compañía para ser reconocida internacionalmente.
- 5) Niveles de seguridad mejorados.
- 6) Acceso a los conocimientos y ayudas de la CBSA.

## **BENEFICIOS DEL IMPORTADOR:**

- 1) Reducción de información para importaciones. Esto agiliza el proceso y costes.
- 2) Ágil proceso y liberación de embarques con un número mínimo de inspecciones realizadas y cuando el transportista o conductor esta aprobado se incrementa la agilización de procesos aduanales debido a la reducción de controles.
- 3) Acceso a los conocimientos técnicos y especializados de la agencia CBSA.
- 4) Nombres e información de contacto de otros participantes en programas CBSA están disponibles (cuando el cliente ha aprobado compartir su información).
- 5) Oportunidad de alinear los registros financieros de los importadores con los requisitos de la CBSA lo que permite un proceso de información basada en los ingresos de autoevaluación en una cuenta incluyendo reportes mensuales de información estadística que provee un control sobre las obligaciones del importador.
- 6) Programas pos despacho aduanal simplificado para reportes de datos de comercio.
- 7) Termina la necesidad de mantener procesos aduanales separados.
- 8) Facilita el cumplimiento de leyes aumentando la conciencia de obligaciones de los clientes.
- 9) Los socios en conformidad opcional podrán proveer a los importadores la oportunidad de realizar un auto test y una auto auditoría de su cumplimiento con las leyes. La verificación después de liberación de la carga y la aplicación de penalidades potenciales son reducidas.
- 10) Si un importador es miembro del programa CSA o PIP, califican gratuitamente a los beneficios del programa FAST. Los Embarques que tengan a su importador con certificación FAST tendrán derecho a que el transportista y conductor tengan acceso a carriles dedicados en puertos específicos.

## **BENEFICIOS DEL TRANSPORTISTA:**

- 1) Menos información requerida para liberación de carga.
- 2) Procesamiento acelerado y liberación de embarques cuando el importador esta aprobado y el conductor esta registrado. Aumenta la seguridad de despacho aduanal agilizado para un comercio seguro.
- 3) Menos numero de inspecciones de cargas.
- 4) Acceso a ayuda técnica de profesionales especialista de la agencia CBSA.
- 5) Nombres e información de contactos de otros participantes del programa CSA están disponibles; siempre y cuando estén de acuerdo en compartir su información.

## **COREA DEL SUR**

Este análisis se ha realizado tomando en consideración lo propuesto por: (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

### **REQUISITOS GENERALES**

- 1) Cumplimiento de la ley.
- 2) Control Interno.
- 3) Solvencia Financiera.
- 4) Gestión de seguridad.

### **PROCESO DE ACREDITACION**

- 1) Presentar la aplicación.
- 2) Auditoría. (Documental y física del sitio)
- 3) Certificado de OEA adjudicado (válido por 3 años, renovación deberá ser 6 meses antes de la expiración) y un coordinador de aduanas del cliente deberá ser asignado.
- 4) Monitoreo Interno después de adjudicación de certificado.

### **BENEFICIOS GENERALES**

- 1) Inspecciones físicas en menor cantidad y simplificadas, simplificación de procesos aduanales, menor carga financiera, etc. Los beneficios difieren de acuerdo a los tipos o clases de certificados.

#### **INSPECCIONES FISICAS EN MENOR CANTIDAD Y SIMPLIFICADAS**

- a) Menos Inspecciones físicas de aduanas en el proceso de importaciones y exportaciones.
- b) La inspección podrá ser donde el exportador desee.

#### **SIMPLIFICACION DE PROCESOS**

- a) Despacho aduanal sin documentos comerciales.
- b) Exención de auditoría de pre/pos-despacho aduanal.
- c) Provisión de conveniencia en despacho aduanal a nivel internacional.
- d) Libre determinación en la aplicación de impuestos arancelarios, exención/ reducción de impuestos arancelarios y el pago de las cuotas de los derechos de aduana o impuesto.

### **MENOR CARGA FINANCIERA**

- a) Exención de la obligación de depositar una garantía para el despacho aduanal de importación.

- b) Pago en cuotas mensuales de los derechos de aduanas e impuestos.

## **OTROS BENEFICIOS**

- a) Reducción de castigos por violación de leyes aduanales.

## **3.5. PROCESO DE EXPORTACION EN EL ECUADOR**

El proceso de exportación a continuación expuesto fue seleccionado de la siguiente fuente: (Pro Ecuador)

Se inicia con la transmisión electrónica de una Declaración Aduanera de Exportación (DAE) en el nuevo sistema ECUAPASS, la misma que podrá ser acompañada ante una factura o proforma y documentación con la que se cuente previo al embarque, dicha declaración no es una simple intención de embarque sino una declaración que crea un vínculo legal y obligaciones a cumplir con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por parte del exportador o declarante.

Los datos que se consignarán en la DAE son:

- Del exportador o declarante.
- Descripción de mercancía por ítem de factura.
- Datos del consignante.
- Destino de la carga.
- Cantidades.
- Peso y demás datos relativos a la mercancía.

Los documentos digitales que acompañan a la DAE a través del ECUAPASS son:

- Factura comercial original.
- Autorizaciones previas (cuando el caso lo amerite).
- Certificado de Origen electrónico (cuando el caso lo amerite).

Una vez aceptada la DAE, la mercancía ingresa a Zona Primaria del distrito aduanero en donde se embarca, producto de lo cual el depósito temporal la registra y almacena previo a su exportación.

Al exportar se le notificará el canal de aforo asignado, los mismos que pueden ser:

- Canal de Aforo Automático.

- Canal de Aforo Documental.
- Canal de Aforo Físico Intrusivo.

Para el caso del Canal de Aforo Automático, la autorización de salida, entendiéndose con ello la autorización para que se embarque, será automático al momento del ingreso de la carga a los depósitos temporales o zonas primarias, por lo tanto se embarca al medio de transporte sin ningún tipo de requisito adicional, lo cual debería ser aplicado a los OEA como uno de los beneficios a implementarse.

En el caso del Canal de Aforo Documental se designará al funcionario a cargo del trámite, al momento del ingreso de la carga, luego de lo cual procederá a la revisión de los datos electrónicos y documentación digitalizada; y procederá al cierre si no existieren novedades. En caso de cualquier observación será registrada mediante el esquema de notificación electrónico previsto en el nuevo sistema. Una vez cerrada la Declaración Aduanera de Exportación (DAE) cambiará su estado a salida autorizada y la carga podrá ser embarcada.

En el caso del Canal de Aforo Físico Intrusivo se procede según lo descrito anteriormente adicional al proceso la inspección física de la carga y su corroboración con la documentación electrónica y digitalizada.

Para el proceso de exportación es necesario contar con el respectivo RUC que se gestiona ante el SRI.

Una vez gestionado el RUC en el Servicio de Rentas Internas, se deberá:

#### Paso 1

Adquirir el Certificado Digital para la firma electrónica y autenticación otorgado por las siguientes entidades:

Banco Central del Ecuador: <http://www.eci.bce.ec/web/guest/>

Security Data: <http://www.securitydata.net.ec/>

#### Paso 2

Registrarse en el portal de ECUAPASS:(<http://www.ecuapass.aduana.gob.ec>)

Adicionalmente es de mencionarse que el SENA E estableció controles rigurosos y complejos a las exportaciones con destino a Venezuela, ver Resolución No. SENA E-DGN-2013-0196-RE y Resolución No. SENA E-DGN-2013-0213.

### **3.6. DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA OEA**

El siguiente diseño e implementación del programa OEA fue seleccionado de la fuente: (Nathan, 2010)

Cada administración de aduanas incorpora su propia experiencia y enfoque en el diseño e implementación de su programa OEA. Esta guía de implementación de un programa OEA tiene como objeto:

- Servir como curso de acción sugerido con técnicas de gestión de proyectos incorporadas para las administraciones de aduanas que no disponen de especialistas internos en gestión de proyectos.
- Demostrar las mejores prácticas y los enfoques tomados por las administraciones de aduanas que ya han implementado programas OEA.
- Ofrecer comentarios y sugerencias útiles.

El diseño e implementación de un programa OEA son procesos complejos que consumen mucho tiempo. La mejor manera de asegurar que un programa OEA tenga éxito es que los socios de los sectores públicos y privados colaboren en el diseño del programa. Esta colaboración conlleva la formación de dos grupos:

- Un equipo de implementación de proyecto integrado por funcionarios aduaneros
- Un grupo de trabajo de los representantes del comercio (importadores, exportadores, transportistas, corredores, operadores de almacenes, fabricantes) y otras agencias gubernamentales con responsabilidades relacionadas con importaciones y exportaciones.

La formación de estos dos grupos es tratada en los Pasos 1 y 2.

#### **Pasos en el diseño e implementación de un programa OEA**

##### **PASO 1: CONFORMAR EL EQUIPO DE IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTO**

El primer paso en el desarrollo de un programa OEA es conformar un equipo de implementación de proyecto.

##### **PASO 2: ESTABLECER UN GRUPO TRABAJO OEA**

El segundo paso en el desarrollo de un programa OEA conlleva integrar al sector privado y otras agencias gubernamentales en la planificación e implementación mediante la creación de un grupo de trabajo OEA. El director general de aduanas debe tomar la iniciativa para identificar e invitar a los

representantes del sector privado y otras agencias gubernamentales a trabajar con el equipo de implementación de proyecto. El equipo de implementación de proyecto, las contrapartes del sector privado y los representantes de otras agencias gubernamentales pertinentes forman el grupo de trabajo OEA.

### **PASO 3: DEFINIR EL PROYECTO**

Los primeros pasos del grupo de trabajo OEA consisten en redactar un acta de constitución y el alcance de trabajo para el proyecto.

#### **ACTA DE CONSTITUCIÓN DEL PROYECTO**

El acta de constitución del proyecto:

- Define el proyecto y le imparte una dirección general.
- Explica la importancia del proyecto a la administración de aduanas y sus partes interesadas.
- Hace énfasis en el apoyo de la alta gerencia para el proyecto y el administrador del proyecto.
- Hace énfasis en la importancia del sector privado en el diseño del programa OEA.
- Especifica que el grupo de trabajo OEA es una parte permanente del programa OEA.

#### **ALCANCE DE TRABAJO**

El alcance de trabajo parte del acta de constitución del proyecto y establece los parámetros amplios del proyecto; el grupo de trabajo OEA desarrollará un plan de implementación de proyecto, más detallado que el alcance de trabajo, en el siguiente paso. Al redactar el alcance de trabajo, el equipo de implementación de proyecto debe considerar cuestiones organizacionales y recursos de la aduana como:

#### **MANUAL PARA PROGRAMAS DE OEA**

- ¿Qué departamento asumirá la responsabilidad administrativa del programa OEA luego de que el equipo de implementación de proyecto termine su trabajo? ¿Existe un departamento adecuado y con capacidad para asumir esta responsabilidad o habrá que crear un nuevo departamento? ¿Habrá que revisar la estructura organizacional?
- ¿Cuenta la aduana con los recursos necesarios para apoyar un programa eficaz de OEA?



¿Cuánto personal se necesitará para administrar este programa? ¿De dónde provendrá?

- ¿Se necesitará más espacio para oficinas? ¿Qué computadoras, vehículos y otros equipos se necesitarán?
- Si la aduana no dispone de los recursos requeridos, ¿cómo los obtendrá?

El Director General de aduanas publica el alcance de trabajo. El acta de constitución es puesto a disposición de todos los administradores aduaneros, idealmente en un intranet y sitio web de la aduana. El director general de aduanas aprueba además las recomendaciones organizacionales y de recursos para permitir que la aduana empiece a implementar las decisiones tomadas.

#### **PASO 4: ELABORAR EL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTO**

Seguidamente, el grupo de trabajo OEA elabora el plan de implementación de proyecto.

El grupo de trabajo OEA entonces puede empezar a desarrollar el plan de implementación de proyecto:

- Definir los requisitos OEA.
- Definir los beneficios OEA.
- Desarrollar el proceso de aplicación.
- Contratar especialistas de seguridad de la cadena de suministro.
- Anunciar y promover el concepto de OEA.
- Realizar un piloto del concepto de OEA.
- Considerar el reconocimiento mutuo.

El grupo de trabajo OEA debe empezar a reportar al director general su progreso en la implementación del plan. Los informes se hacen por escrito, por lo usual una vez al mes, con los detalles del trabajo realizado, las tareas terminadas, obstáculos inesperados o retrasos sufridos, ajustes hechos al plan y cualquier otra información pertinente.

#### **3.7. CONTROL ADUANERO**

Dentro del contexto aduanero se establece como función prioritaria el control que se realiza a los medios de transporte, a las mercancías, incluso a las personas. El programa OEA no puede ser ajeno a este enfoque, de hecho los beneficios contemplados en este programa significaran reducción del

control aduanero ante una garantía de ser un exportador con perfil de riesgo bajo. (Garavito A. , 2007)

El control aduanero contempla etapas para ser ejecutado siendo estas:

### **Etapas del Control Aduanero**

Grafico 1



Elaborado por: Autor

Refiérase, en los momentos de control, respecto al despacho de la presentación de la declaración. (Garavito A. , 2007)

### **3.8. REQUISITOS, BENEFICIOS Y LINEAMIENTOS**

Este análisis se ha realizado tomando en consideración lo propuesto por: (Nathan, 2010)

#### **Requisitos**

La primera tarea importante en el desarrollo de un programa nacional de OEA es definir los requisitos para ser OEA. Estos requisitos pueden ser escritos en un borrador de reglamento (o sublegislación) pero son más prácticos cuando son publicados en un formato menos formal que permite modificaciones bajo la autoridad del director general de aduanas (actuando según las recomendaciones del grupo de trabajo), en vez de requerir enmiendas legislativas. Puesto que la participación en programas OEA es voluntaria, este enfoque más informal por lo general es adecuado. A nivel del SENA E esto podría viabilizarse mediante resolución.

#### **CUMPLIMIENTO REGULATORIO**

Para participar en un programa OEA, un socio potencial del sector debe demostrar un historial de cumplimiento durante cierto período. Una pregunta crítica y a menudo difícil que el grupo de trabajo OEA debe considerar es si la aduana tiene suficientes datos confiables para determinar los niveles

anteriores de cumplimiento; para esto se debe tener en cuenta la información que se registra en el departamento de Gestión de Riesgo del SENA.

El equipo de implementación de proyecto trabaja con el departamento de gestión de riesgos de la aduana para analizar las declaraciones de los últimos 12 meses e identifica a los importadores, exportadores, transportistas y corredores con la mayor cantidad de declaraciones, los valores aduaneros más altos y la mayor contribución de ingresos.

Debido a que esta información es confidencial, la participación en esta revisión debe ser limitada a los funcionarios aduaneros que están restringidos de divulgar esta información a terceros. El equipo también revisa las enmiendas de las declaraciones y los casos de sanciones para determinar si se puede establecer de manera confiable un anterior nivel de cumplimiento para dichas empresas.

El equipo revisa el procesamiento de declaraciones en los centros de despacho aduanero y todos los casos de sanciones impuestas por subvaloración durante los últimos 12 meses a fin de determinar si los procedimientos han ocasionado inadvertidamente que no se documenten las enmiendas, que se identifiquen incorrectamente desacuerdos aduaneros legítimos de valoración como violaciones o que se haya alentado la subvaloración como táctica de negociación.

No obstante, una medición adecuada del cumplimiento anterior puede no ser posible por la falta de datos confiables. Aun cuando la aduana no puede verificar con precisión el cumplimiento anterior, es necesario definir un historial adecuado de cumplimiento.

El grupo de trabajo OEA puede optar por definir este historial de modo diferente para el cumplimiento anterior y futuro. Esto reconoce que las medidas de seguimiento de cumplimiento de la aduana pudieran no haber sido adecuadas antes de la implementación del programa OEA y no se castiga injustamente a los comerciantes por esta inadecuación.

## **GESTIÓN DE REGISTROS COMERCIALES**

En términos generales, un OEA debe poder demostrar que:

- Comprende los requisitos legales para la gestión de registros, incluyendo la naturaleza de los registros a conservar y el período de tiempo que deben conservarse.
- Cuenta con procedimientos establecidos para explicar los requisitos de gestión de registros al personal que prepara, mantiene y produce los registros.

- Cuenta con medidas de seguridad para proteger a los registros contra pérdida o acceso no autorizado.
- Ha asignado la responsabilidad para el cumplimiento con la gestión de registros y está al tanto de los requisitos de la aduana para la gestión de registros.
- Cuenta con procedimientos establecidos para notificar a la aduana de variaciones o violaciones de los requisitos de gestión de registros, así como procedimientos para tomar acciones correctivas al ser notificado por la aduana de violaciones o problemas relacionados con la gestión de registros.

El solicitante OEA es responsable de demostrar que tiene un sistema de gestión de registros que satisface las normas establecidos por el grupo de trabajo OEA. El solicitante cumple con esta carga probatoria mediante la documentación del sistema de gestión de registros en su solicitud OEA. Esto, por supuesto, está sujeto a la validación por parte de la aduana.

## **VIABILIDAD FINANCIERA**

El Marco de Normas SAFE exige que la capacidad financiera de un OEA sea adecuada para cumplir sus compromisos debidamente con respecto a las características de su actividad comercial.

## **SEGURIDAD**

Las secciones 5.2.G al 5.2.K del Marco de Normas SAFE requieren que los OEA incorporen predeterminadas mejores prácticas de seguridad en sus prácticas comerciales.

El objetivo de las normas de seguridad es la implementación de protocolos significativos de mejoras de seguridad específicos a la aduana y en este contexto “significativos” da lugar a un enfoque que toma en consideración que lo que es razonable para una empresa puede no ser razonable para otra. Los OEA con grandes instalaciones o grandes flotas de vehículos y un correspondiente gran número de personal, requieren sistemas de seguridad más sustanciales que los OEA que sólo tienen una oficina y unos pocos empleados.

La Norma 5.2.K requiere que el OEA, al celebrar acuerdos contractuales negociados con un socio comercial:

- Inste, de ser necesario, a la otra parte contractual a evaluar y mejorar su seguridad de la cadena de suministro.
- Incluya tal texto en aquellos acuerdos contractuales, en la medida práctica para su modelo de negocios.

- Mantenga documentación para demostrar sus esfuerzos para asegurar que sus socios comerciales cumplan estos requisitos.
- Ponga esta información a la disposición de la aduana a solicitud.
- Revise toda información comercial pertinente sobre la otra parte contractual antes de establecer relaciones contractuales.

## **GESTIÓN DE CRISIS Y RECUPERACIÓN DE INCIDENTES**

Para minimizar el impacto de un desastre o incidente terrorista, la sección 5.2.L del Marco de Normas SAFE requiere que el OEA y la aduana desarrollen y coordinen planes de contingencia para situaciones de emergencia de seguridad y recuperación ante desastres o incidentes terroristas. Estos planes de contingencia deben mantener un equilibrio entre seguridad y facilitación de comercio.

Aunque los Estados Unidos, México, Canadá y otros países han desarrollado planes de contingencia, este aspecto de las normas de seguridad de OEA aún está en desarrollo y no necesita ser incorporado en el programa OEA hasta tanto la OMA desarrolle directrices con mejor precisión y claridad.

## **COMUNICACIONES Y CAPACITACIÓN**

El requisito de que la aduana y los OEA identifiquen claramente y establezcan puntos de contactos accesibles se cumple rutinariamente durante el proceso de solicitud.

El Manual para Definir el Perfil de Seguridad de la Aduana de Singapur y el Catálogo de Mejores Prácticas de Seguridad de la Cadena de Suministro del Servicio de Aduanas y Protección Fronteriza de EE.UU. y las normas mínimas de seguridad específicas a actividad, demuestran ser las mejores prácticas de normas de seguridad.

Estas normas requieren que la aduana y los OEA establezcan procedimientos y mecanismos específicos para identificar y reportar incidentes, sospechas de infracciones aduaneras, carga sospechosa o no justificada y cualquier otro riesgo asociado con el movimiento de mercancías en la cadena de suministro internacional. Las normas requieren que la aduana designe contactos (nombres y números telefónicos) en la aduana para efectos de reporte, se cerciore que los OEA estén en conocimiento de los procedimientos de reporte y facilite una manera que permita a los OEA dar retroalimentación. Asimismo, requieren que los OEA notifiquen a la aduana sobre cualquier documentación de carga sospechosa o poco usual y que informen a la aduana y otras autoridades pertinentes de manera oportuna cuando el personal descubra cargas ilegales, sospechosas o no justificadas. Estos requisitos pueden ser cumplidos por el grupo de trabajo

OEA que colabora en una directriz aduanera que identifique los requisitos, procedimientos y medios de reporte.

Las normas también abordan la capacitación para el personal de la aduana y los OEA sobre políticas de seguridad y las respuestas requeridas en caso de faltas de seguridad.

Las responsabilidades de capacitación de la aduana incluyen:

- Capacitación de su propio personal de seguridad.
- Ayudar a los OEA a desarrollar directrices, normas de seguridad, mejores prácticas, capacitación, esquemas de autorización y materiales dirigidos a aumentar la concientización sobre seguridad y ayudar a minimizar los riesgos de seguridad.
- Proporcionar a los OEA materiales educativos y orientación experta, familiarizarlos con prácticas aduanera y proporcionar capacitación sobre cómo mantener la integridad de la carga.

Las responsabilidades de capacitación de un OEA incluyen:

- Trabajar con la aduana para educar al personal y socios comerciales del OEA sobre los riesgos asociados con el movimiento de mercancías en la cadena de suministro comercial internacional.
- Capacitar a su personal a reconocer posibles amenazas internas a la seguridad e impedir el acceso no autorizado a instalaciones seguras, mercancías, vehículos, sistemas automatizados, sellos y registros.
- Concientizar a los empleados sobre procedimientos para reportar incidentes sospechosos.
- Mantener registros adecuados de métodos educativos, orientación proporcionada y capacitación.

El grupo de trabajo OEA obtiene la ayuda de los departamentos de gestión de riesgos y capacitación de la aduana para desarrollar los materiales de capacitación. Tras redactar las normas y formularios, el grupo de trabajo OEA los presenta al director general de aduanas para revisión y aprobación.

Una vez que el director general de aduanas apruebe las normas y formularios, el grupo de trabajo OEA prepara el formato del formulario de solicitud OEA, la plantilla de perfil de empresa y las instrucciones para rellenar los formularios.

## **Beneficios**

Dado que los programas OEA son de carácter voluntario y la participación encierra costos financieros para los participantes, para alentar la participación y compensar los costos, las administraciones de aduanas deben ofrecer beneficios medibles y tangibles a los OEA y determinar cuáles serán los beneficios en colaboración con la comunidad empresarial. Los posibles OEA deben comprender cómo su participación los puede beneficiar en términos de procesos simplificados y convertirlos en socios comerciales más atractivos a medida que la seguridad de la cadena global de suministro se hace cada vez más importante. Si los beneficios no sobrepasan los costos o si los posibles participantes se han vuelto cínicos sobre las expectativas de mejora, las probabilidades de éxito se reducen.

Los beneficios esperados comprenden reducción del costo de inventario; reducción del costo de mover mercancías en tránsito; reducción de pérdidas debido a mercancía extraviada, hurtada o deteriorada; menores tasas de rechazo en los puertos de destino y menos costo de personal.

La sección 5.3 del Marco de Normas SAFE enumera los cuatro grupos de beneficios que los programas OEA ofrecen a los OEA. Estos se presentan a continuación:

### **Beneficios que se pueden ofrecer a los OEA por su participación en un programa OEA**

1.-Medidas para agilizar la liberación de carga, reducir el tiempo de tránsito y rebajar los costos de almacenamiento

- Un conjunto de datos reducido para la liberación de carga.
- Proceso y liberación expedito de embarques.
- Menos inspecciones de seguridad de carga.
- Cuando se requiere un examen, primero se utilizan técnicas de inspección no intrusivas.
- Reducción de algunos derechos o cargos.
- Se mantienen las oficinas de la aduana abiertas las 24 horas al identificarse tal necesidad.

2.-Acceso a información de valor para los OEA

- Nombres e información de contacto de otros OEA, con el consentimiento de dichos participantes.

- Lista de países que han adoptado el Marco de Normas SAFE.
- Lista de normas de seguridad y mejores prácticas reconocidas.

3.-Medidas especiales durante periodos de perturbaciones comerciales o altos niveles de amenaza.

- Procesamiento prioritario durante periodos de condiciones altas de amenaza.
- Procesamiento prioritario tras un incidente que requiere el cierre y reapertura de puertos y/o fronteras.
- Prioridad para exportar a países afectados tras un incidente.

4.-Primera consideración para participar en cualquier programa nuevo de procesamiento de carga.

- Procesamiento basado en cuentas en vez de autorización de cuentas transacción por transacción.
- Programas simplificados posterior al ingreso o despacho.

El grupo de trabajo OEA debe revisar, investigar y discutir la lista de potenciales beneficios y acordar los que considere pertinente y práctico en el entorno nacional.

También debe determinar si dichos beneficios son permisibles de acuerdo a la legislación existente o si se requerirán cambios legislativos. Desde nuestra óptica, la normativa actual nos permite brindar algunos beneficios, lo cual permite que la presente propuesta sea viable. El grupo de trabajo además debe determinar la factibilidad de ofrecer los beneficios, grandes y pequeños. Es importante no prometer demasiado. Los seminarios, puntos de contacto y boletines son pequeños beneficios que pueden agregarse a grandes beneficios. Algunos potenciales beneficios, como carriles dedicados de tráfico, dependerán del financiamiento y la infraestructura.

Luego de que el grupo de trabajo OEA redacte la lista de beneficios específicos a incorporarse en el programa OEA, el departamento legal de la aduana determina si los beneficios propuestos son permisibles conforme al código nacional aduanero. En caso de que algún beneficio propuesto no cumpla con la legislación, el departamento legal explica por escrito la razón por la cual dichos beneficios no pueden ser ofrecidos en virtud de la legislación existente. El director general de aduanas entonces debe determinar, tras escuchar del grupo de trabajo OEA y el departamento legal, el grado en el que la aduana debe procurar nueva autoridad legislativa y delegar al departamento legal la tarea de redactar los cambios apropiados y necesarios.



El grupo de trabajo OEA finaliza la lista de beneficios. El Director General de aduanas y/o el departamento legal intentan lograr la pronta promulgación de cualquier cambio legislativo requerido y el grupo de trabajo OEA redacta instrucciones de implementación para cada beneficio aprobado.

## **LINEAMIENTOS**

Los solicitantes deben llenar una solicitud y perfil de seguridad para incorporarse al programa OEA. Ahora es el momento para que el grupo de trabajo OEA diseñe el proceso de solicitud, estableciendo procedimientos estándares transparentes para la revisión y aprobación de la solicitud. Antes de diseñar el proceso de revisión y aprobación, el grupo de trabajo primero debe elaborar instrucciones detalladas sobre el llenado de la solicitud y perfil de seguridad, una plantilla de memorándum de entendimiento para el solicitante OEA y la aduana, y posiblemente un certificado de OEA. El grupo de trabajo entonces puede empezar a redactar procedimientos operativos estándar para revisar, verificar y aprobar las solicitudes. El grupo también debe redactar procedimientos para quitar o suspender un OEA del programa y procedimientos para que un solicitante rechazado pueda apelar su condición de OEA rechazado. El proceso también debe permitir verificaciones y controles internos. La sección 5.5 del Marco de Normas SAFE proporciona un esquema del proceso de solicitud.

A continuación se describe un típico proceso de solicitud:

## **SOLICITUD**

El solicitante llena una solicitud para el programa OEA, incluyendo un cuestionario y perfil de seguridad, firmado por un representante de la empresa. Al llenar el cuestionario y perfil de seguridad, el solicitante:

- Demuestra que utiliza prácticas contables estándar, prepara estados financieros confiables y mantiene un registro completo de contratos, órdenes de compra, documentos de embarque, aranceles de importación e impuestos pagados.
- Demuestra que cuenta con un sistema de control interno que crea una pista de auditoría a partir de registros contables, pagos a la aduana y registros de ingreso, y proporciona toda la documentación para asegurar que se reportan valores exactos a la aduana.
- Demuestra que cumple con los requisitos específicos de seguridad y procedimientos publicados por la aduana.
- Acuerda permitir a los funcionarios aduaneros revisar todos los documentos de la empresa relacionados con importaciones, exportaciones y otras

actividades aduaneras y a periódicamente inspeccionar a solicitud las instalaciones de la empresa.

- Demuestra que tiene un historial de alto cumplimiento con los requisitos aduaneros y acuerda mantener una posición de apoyo y colaborar con la aduana para asegurar que los procedimientos y prácticas de la empresa resulten en un alto nivel de cumplimiento.
- Se compromete a seguir cumpliendo con todos los requisitos del programa y conviene que la falta de cumplimiento con los requisitos puede resultar en la suspensión o eliminación del programa.
- Acuerda proporcionar una notificación anual a la aduana en la cual confirma el nombre, cargo, correo electrónico y dirección postal del contacto de la empresa en el programa OEA y manifiesta que sigue cumpliendo con los requisitos del programa OEA.

## **REVISIÓN DE SOLICITUDES**

La aduana revisa la solicitud para determinar la disposición del solicitante de asumir las responsabilidades exigidas. La aduana considera:

- El historial de la empresa respecto a cumplimiento comercial, incluyendo los datos de medición de cumplimiento, sanciones anteriores u otra acción ejecutoria y su cumplimiento frente a las agencias tributarias y otras agencias gubernamentales;
- Información sobre la exposición al riesgo de la empresa como:
  - Volumen de actividades de importación y exportación.
  - Importaciones de fabricantes o proveedores sospechosos.
  - Importaciones de países conocidos como puntos de transbordo.
  - Grandes volúmenes de importaciones bajo disposiciones especiales de impuestos o programas comerciales.
  - Grandes volúmenes de importaciones bajo clasificaciones arancelarias complejas.
- Verificación de medidas de seguridad.

## **REUNIÓN DE REVISIÓN DE SOLICITUDES**

Luego de revisarse la solicitud, se realiza una reunión para su revisión. El jefe del equipo de revisión:

- Envía al solicitante una notificación escrita de la reunión de revisión de la solicitud al menos 10 días previos al inicio de la reunión e incluye una solicitud para documentación o material de respaldo, de ser necesario.
- Se comunica con el punto principal de contacto del solicitante para responder a preguntas preliminares y explicar el proceso de la reunión de revisión.
- Brinda comentarios de introducción sobre el programa OEA y agradece el interés del solicitante en el programa.

La empresa:

- Proporciona una reseña de la estructura corporativa y las líneas de mando y describe su departamento de importaciones y exportaciones y otros departamentos pertinentes, el nivel de capacitación del personal, la relación de la empresa con los corredores y la manera como puede garantizar el flujo de información aduanera y comunicación en la empresa.
- Realiza una gira de sus instalaciones para que el equipo de revisión pueda observar los controles y procedimientos en operación.
- Ofrece al equipo de revisión una sala privada para las reuniones.

El equipo de revisión:

- Discute la información presentada por la empresa, se reúne con los representantes de la empresa y formula preguntas sobre la solicitud de la empresa.
- Revisa los procesos y procedimientos de control interno de la empresa, selecciona tres o cuatro números de declaraciones y solicita a la empresa que demuestre y explique la documentación de todo el proceso de declaración de dichas declaraciones.
- Documenta sus resultados y los presenta al solicitante. De encontrar el equipo algunas debilidades significativas, recomienda un plan de acción para superar las debilidades y especifica un plazo límite dentro del cual la empresa debe cumplir el plan.

## **APROBACIÓN O RECHAZO DE LA SOLICITUD**

A fin de garantizar la gestión justa e imparcial del programa OEA, la autoridad de aprobación debe ser independiente del proceso de revisión. Los funcionarios que realizan la revisión presentan sus recomendaciones escritas al Director General o administrador de alto nivel en la aduana con autoridad de aprobación.

Una vez que la aduana determine que el solicitante ha cumplido con los requisitos de aceptación en el programa OEA, la aduana firma el memorándum de entendimiento de acuerdo de asociación y notifica al solicitante que su solicitud ha sido aprobada.

La solicitud es rechazada si el solicitante no cumple con los requisitos de valor o volumen de participación o si el solicitante ha cometido una infracción grave o infracciones repetidas a las normas aduaneras.

Si la aduana determina que una solicitud no debe ser aprobada, emite una nota de rechazo indicando las razones de rechazo e informando al solicitante de su derecho a presentar una apelación escrita. De corregirse las deficiencias que motivaron el rechazo el solicitante podrá solicitar por escrito el restablecimiento de la solicitud.

La aprobación de una solicitud puede ser anulada si la misma fue aprobada de acuerdo a información incorrecta o incompleta, si el solicitante tenía o debía tener conocimiento razonable de que la información era incorrecta o incompleta y si no se hubiera tomado una decisión favorable de acuerdo a información correcta o completa. El punto de contacto de la empresa para el programa OEA es informado de la anulación de la autorización y la anulación será efectiva de inmediato a la fecha de la decisión de la anulación.

## **CAPITULO IV**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **4.1. CONCLUSIONES**

Se concluye que los modelos exitosos de operación de los exportadores en los países líderes con certificación OEA son efectivos y puede adecuarse para el caso de los exportadores en el Ecuador.

2.-Se concluye que se debe aplicar los requerimientos para mejorar los procesos de operación de las exportaciones con certificación de operadores económicos autorizados.

3.-Se concluye que los lineamientos y procesos de acreditación más convenientes para la implementación de un OEA en el Ecuador deberán partir de las leyes Ecuatorianas y de lo que el SENA E pretenda implementar.

## **4.2. RECOMENDACIONES**

1.-Se recomienda al SENAEC considerar los modelos exitosos de operación de los exportadores en los países líderes con certificación OEA aplicado a los exportadores en el Ecuador.

2.-Se recomienda a la SENAEC establecer y aplicar los requerimientos para mejorar los procesos de operación de las exportaciones con certificación de operadores económicos autorizados.

3.-Se recomienda a la SENAEC elaborar una resolución que permita implementar el modelo de OEA para exportadores.

## Bibliografía:

- (Abril de 2013). Obtenido de [www.sofofa.cl/BIBLIOTECA\\_Archivos/Eventos/2013/04/17\\_CMedellin.pdf](http://www.sofofa.cl/BIBLIOTECA_Archivos/Eventos/2013/04/17_CMedellin.pdf)
- *Actualicese*. (30 de Octubre de 2012). Obtenido de [actualicese.com/noticias/abc-del-operador-economico-autorizado](http://actualicese.com/noticias/abc-del-operador-economico-autorizado)
- Aduanas, O. M. (2007). *Marco Normativo SAFE*.
- Aduanas, O. M. (s.f.). *Directrices de los Operadores Económicos Autorizados*.
- *Agencia Tributaria*. (s.f.). Obtenido de [http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio\\_es\\_ES/Aduanas\\_e\\_Impuestos\\_Especiales/Procedimientos\\_Aduaneros/Operadores\\_Economicos\\_Autorizados\\_OEA\\_/Operadores\\_Economicos\\_Autorizados\\_OEA\\_.shtml](http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio_es_ES/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/Procedimientos_Aduaneros/Operadores_Economicos_Autorizados_OEA_/Operadores_Economicos_Autorizados_OEA_.shtml)
- Aigner, S. (s.f.). Obtenido de [www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2010/1/Aigner.pdf](http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2010/1/Aigner.pdf)
- Albuja, J. (2012). *Guía para medir el tiempo requerido en el despacho*.
- *Banco Interamericano de Desarrollo*. (2013). Obtenido de <http://www.iadb.org/es/temas/comercio/bid-lidero-delegacion-de-lac-en-la-conferencia-global-del-operador-economico-autorizado-oea-en-seul-corea,6686.html#.UIQq2IDrwQg>
- Bruzzone, G. (Enero de 2012). Obtenido de <http://www.afip.gov.ar/institucional/afipSimulada/archivos/aduana/aduanaHistoriaLabor03212.pdf>
- *Canada Border Services Agency*. (2013). Obtenido de <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/menu-eng.html>
- Codero, C. (Ari de 2010). Obtenido de <http://www.uazuay.edu.ec/bibliotecas/publicaciones/UV-51.pdf>
- *Coelac*. (10 de Junio de 2013). Obtenido de <http://coelac.org/our-offices>
- Danet, M. (Junio de 2005). *Organización Mundial de Aduanas*. Obtenido de [http://www.oas.org/cip/docs/areas\\_tecnicas/7\\_facilit\\_port\\_cadena\\_logistica/3\\_marco\\_norm\\_aseg\\_facil\\_comer\\_%20glob.pdf](http://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/7_facilit_port_cadena_logistica/3_marco_norm_aseg_facil_comer_%20glob.pdf)
- Danet, M. (Junio de 2005). *Organización Mundial de Aduanas*. Obtenido de [www.oas.org/cip/docs/areas\\_tecnicas/7\\_facilit\\_port\\_cadena\\_logistica/3\\_marco\\_norm\\_aseg\\_facil\\_comer\\_%20glob.pdf](http://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/7_facilit_port_cadena_logistica/3_marco_norm_aseg_facil_comer_%20glob.pdf)
- *Dirección General de Aduanas*. (s.f.). Obtenido de <https://www.aduanas.gob.do/oea/documentos/preguntas-y-respuestas.pdf>

- *El espectador.com.* (29 de Septiembre de 2011). Obtenido de [www.elespectador.com/economia/articulo-302723-santos-anuncia-el-operador-economico-autorizado-colombia](http://www.elespectador.com/economia/articulo-302723-santos-anuncia-el-operador-economico-autorizado-colombia)
- Garavito, A. (2007). *Control Aduanero.*
- Garavito, J. (Julio de 2007). *Comunidad Andina.* Obtenido de [www.comunidadandina.org/public/libro\\_atrc\\_control.pdf](http://www.comunidadandina.org/public/libro_atrc_control.pdf)
- *Gesttic.* (s.f.). Obtenido de [http://www.gesttic.net/normas\\_iso/seguridad/que-es-oes](http://www.gesttic.net/normas_iso/seguridad/que-es-oes)
- *Gesttic.* (s.f.). Obtenido de [http://www.gesttic.net/temes\\_de\\_treball/consultoria-oea/es](http://www.gesttic.net/temes_de_treball/consultoria-oea/es)
- Gordhan, P. (Junio de 2007). Obtenido de [http://www.afip.gob.ar/Aduana/documentos/MARCO\\_NORMATIVO\\_SAFE.pdf](http://www.afip.gob.ar/Aduana/documentos/MARCO_NORMATIVO_SAFE.pdf)
- Gordhan, P. (Junio de 2007). *Afip.* Obtenido de [http://www.afip.gob.ar/Aduana/documentos/MARCO\\_NORMATIVO\\_SAFE.pdf](http://www.afip.gob.ar/Aduana/documentos/MARCO_NORMATIVO_SAFE.pdf)
- *Grupo Ivac.* (2013). Obtenido de <http://www.ivac.es/servicios/oea/certificacion-operador-economico-autorizado.html>
- *HM Revenue and Customs.* (s.f.). Obtenido de <http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal>
- *Ica.* (s.f.). Obtenido de [http://www.ica.gov.co/Areas/Proteccion-Fronteriza/Logistica/Implementacion-del-Operador-Economico-Autorizado-\(.aspx](http://www.ica.gov.co/Areas/Proteccion-Fronteriza/Logistica/Implementacion-del-Operador-Economico-Autorizado-(.aspx)
- Integracion, A. L. (s.f.). *Convenio Internacional para la Simplificacion y Armonizacion de los Regimenes Aduaneros.*
- *Japan Customs.* (s.f.). Obtenido de <http://www.customs.go.jp/english/aeo/>
- M, D. (2007). *Marco Normativo SAFE.*
- *Ministerio de Industrias y Productividad.* (s.f.). Obtenido de <http://www.industrias.gob.ec/>
- Moreno, A. (s.f.). *Customs-trade.* Obtenido de <http://www.customs-trade.com/es/LosOperadoresEconomicosAutorizados1.pdf>
- Mujica, S. (s.f.). Obtenido de [http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/OMA\\_Desafios\\_y\\_Retos\\_a\\_Nivel\\_Global.pdf](http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/OMA_Desafios_y_Retos_a_Nivel_Global.pdf)
- Nathan. (2010). *Programas de Operadores Económicos Autorizados.*
- *Obolog.* (20 de Mayo de 2008). Obtenido de <http://cico.obolog.com/comercio-exterior-ecuadoriano-86959>
- *Operador Economico Autorizado Colombia.* (2013). Obtenido de <http://www.dian.gov.co/descargas/operador/>
- Ordoñez, D. (2012). *Eumed.net.* Obtenido de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2012/ddoi.html>



- Ponce, J. (12 de Octubre de 2005). *Repository*. Obtenido de <http://repository.unm.edu/bitstream/handle/1928/10661/Comercio%20exterior%20alternativas.pdf;jsessionid=57EE07160C59B9C2C6AB129251703681?sequence=1>
- *Pro Ecuador*. (s.f.). Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/en/>
- Ramirez, R. (19 de Junio de 2013). Operador Economico Autorizado. *Portafolio*, pág. 1.
- *Receita Federal*. (2013). Obtenido de <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/OperEconAutorizados/>
- Román, Y. (Noviembre de 2011). Obtenido de [http://r0.unctad.org/ttl/ppt-2011-11-17to18/6\\_Ysset-Roman\\_Operador-Economico-Autorizado.pdf](http://r0.unctad.org/ttl/ppt-2011-11-17to18/6_Ysset-Roman_Operador-Economico-Autorizado.pdf)
- Schulte, M. (30 de Abril de 2013). *Federacion Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja*. Obtenido de [www.ifrc.org/es/introduccion/derecho-desastres/ultimas-noticias-de-desastres-ley-y-los-informes/noticias-actuales-del-programa-de-derecho-de-los-desastres/marco-normativo-safe-para-asegurar-y-facilitar-el-comercio-mundial/](http://www.ifrc.org/es/introduccion/derecho-desastres/ultimas-noticias-de-desastres-ley-y-los-informes/noticias-actuales-del-programa-de-derecho-de-los-desastres/marco-normativo-safe-para-asegurar-y-facilitar-el-comercio-mundial/)
- *Supply Chain Security Solution*. (s.f.). Obtenido de [http://www.supplychainsecurity.com/gov\\_aeo.html](http://www.supplychainsecurity.com/gov_aeo.html)
- *Taxation and Customs Union*. (s.f.). Obtenido de [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/aeo/)
- *Tiba*. (2013). Obtenido de <http://www.tibagroup.com/es/operador-economico-autorizado>
- *World Customs Organization*. (s.f.). Obtenido de <http://www.wcoomd.org/en.aspx>
- *World Customs Organization*. (Mayo de 2010). Obtenido de [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/\\_media/93162547322F462A97F8767D0987A901.ashx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/93162547322F462A97F8767D0987A901.ashx)

## **ANEXOS**

### **ANEXO 1.- MODELO DE ENCUESTA PARA EXPORTADORES.**

1.- ¿Qué procesos (como papeleos, registros de información, etc) cree usted que están de más?

2.- ¿En que deben mejorar los servicios de la aduana para los exportadores?

3.-Cumpliendo requisitos como, cumplimiento de la ley, excelente control interno, buena gestión de seguridad y buena solvencia financiera. ¿Qué procesos (como papeleos, registros de información, etc) cree usted que están de más?

Elaborado por: Autor

## **ANEXO 2.- CONCLUSIONES DE LAS ENCUESTAS A LOS EXPORTADORES.**

- 1.- El Certificado de origen es burocrático (debería ser un trámite más rápido).
- 2.-Deberían permitir que cualquier persona pueda exportar, en el caso de algunos productos, como el pescado tienes que ser dueño de la planta para poder exportar.
- 3.- Gran parte del proceso es muy burocrático que deriva en costos muy altos.
- 4.-Los costos de inspección antinarcóticos y de las navieras son muy altos.
- 5.- Los papeleos deberían ser trámites rápidos.
- 6.- La información es repetitiva en la DAE.
- 7.-Deberían hacer que el sistema del ingreso de la DAE sea más amigable (se cae mucho).
- 8.- En las Inspecciones antinarcóticos, (te dañan los productos, te los golpean).

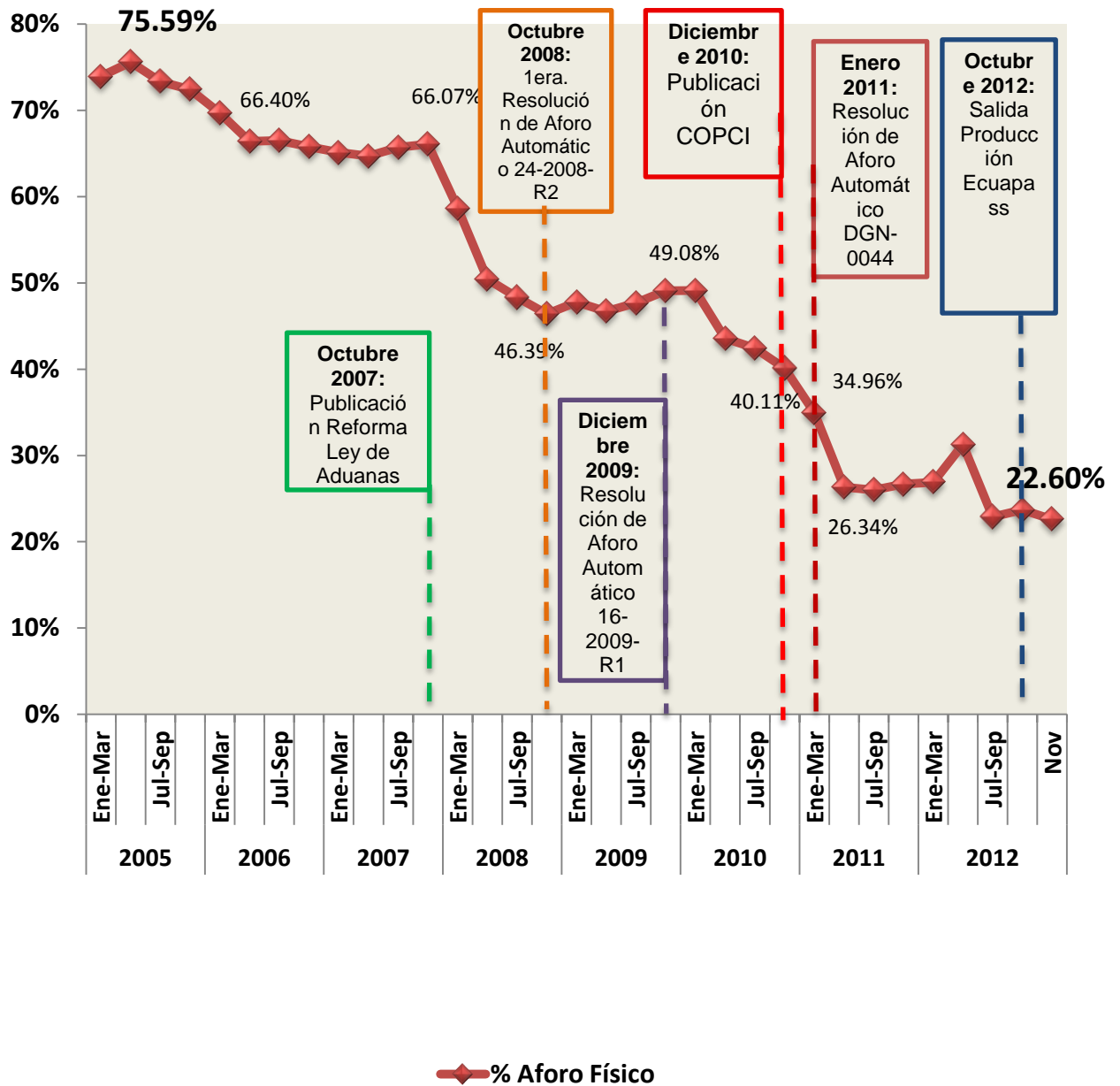
Elaborado por: Autor

### ANEXO 3.- OFICINAS DE LOS EXPORTADORES.



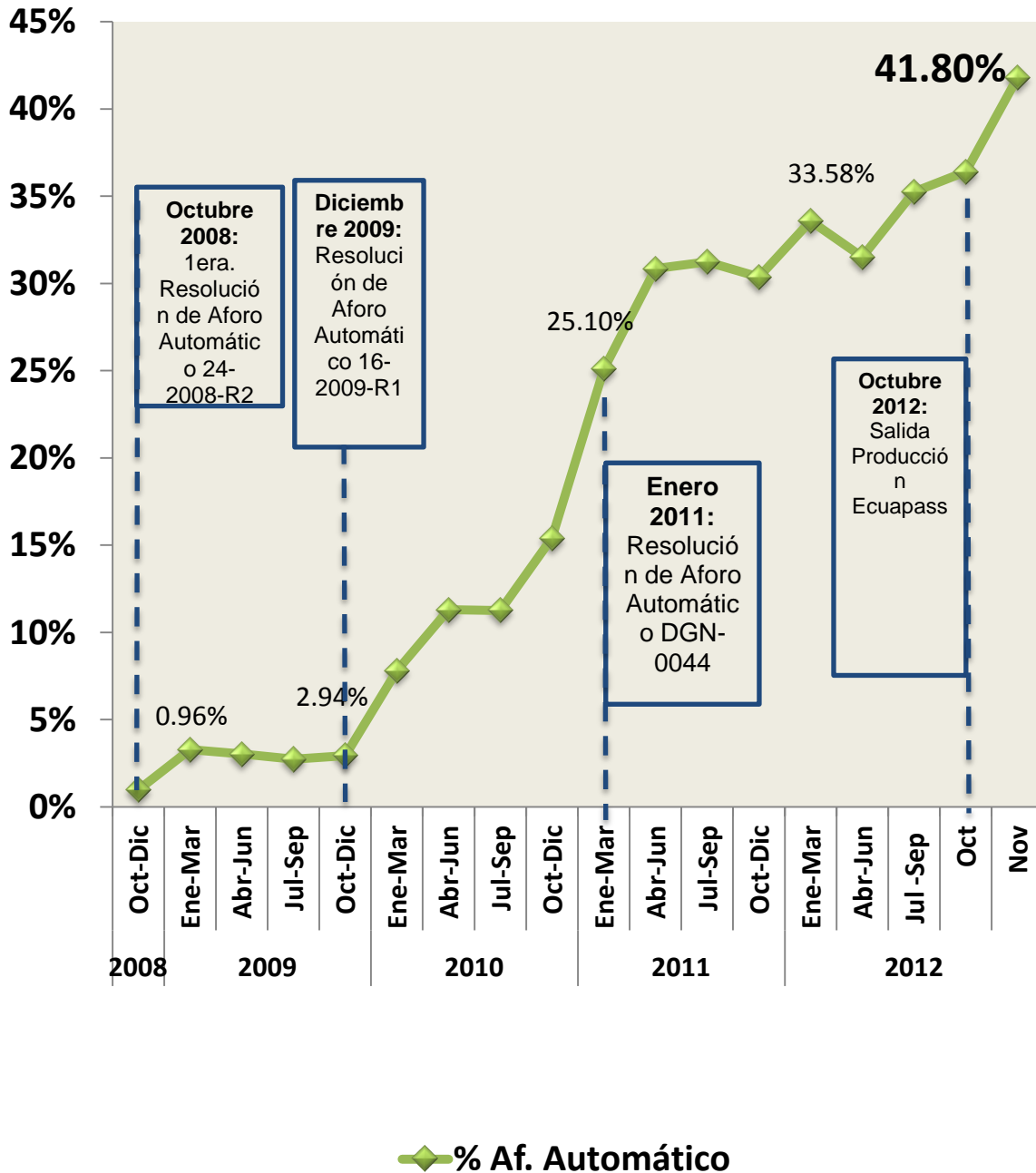
Elaborado por: Autor

## ANEXO 4.- EVOLUCIÓN DEL CANAL DE AFORO FÍSICO 2005 – 2012.



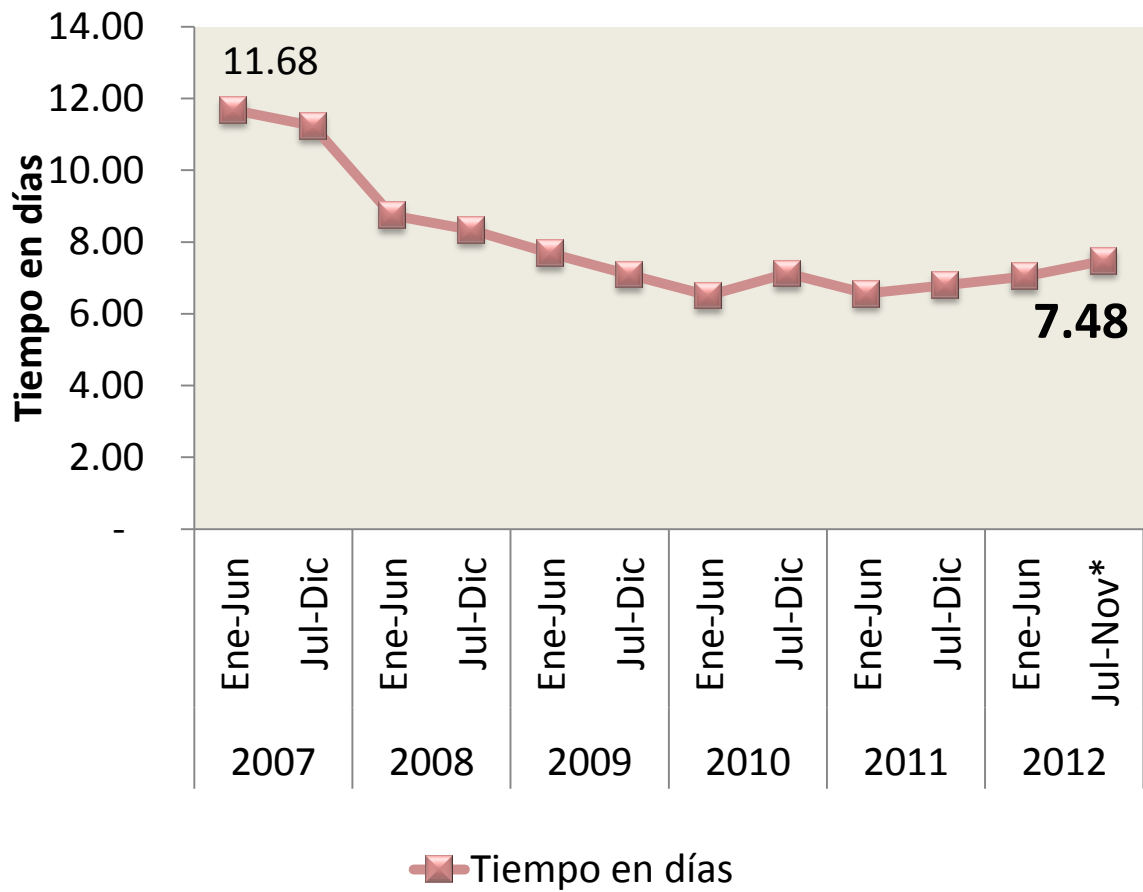
Elaborado por: Autor

## ANEXO 5.- EVOLUCIÓN DEL CANAL DE AFORO AUTOMÁTICO 2008 – 2012.



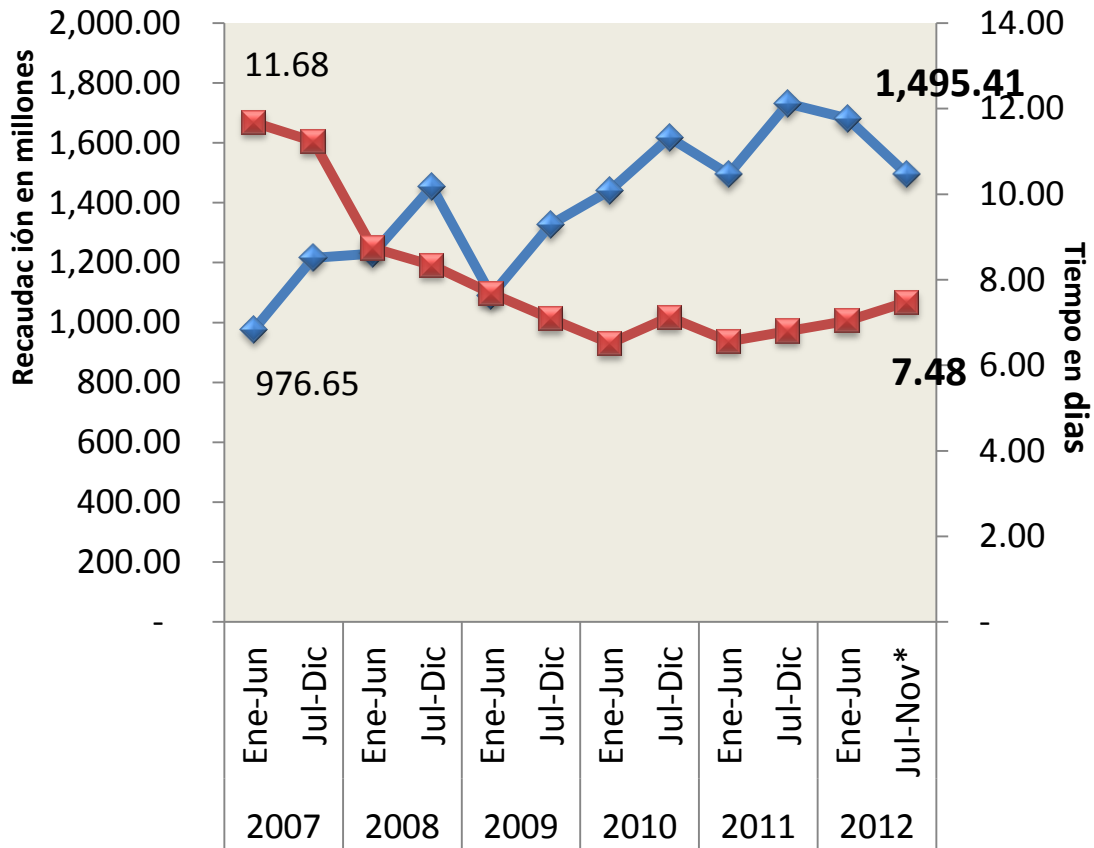
Elaborado por: Autor

**ANEXO 6.- TIEMPO DE NACIONALIZACIÓN (EN DÍAS).**



Elaborado por: Autor

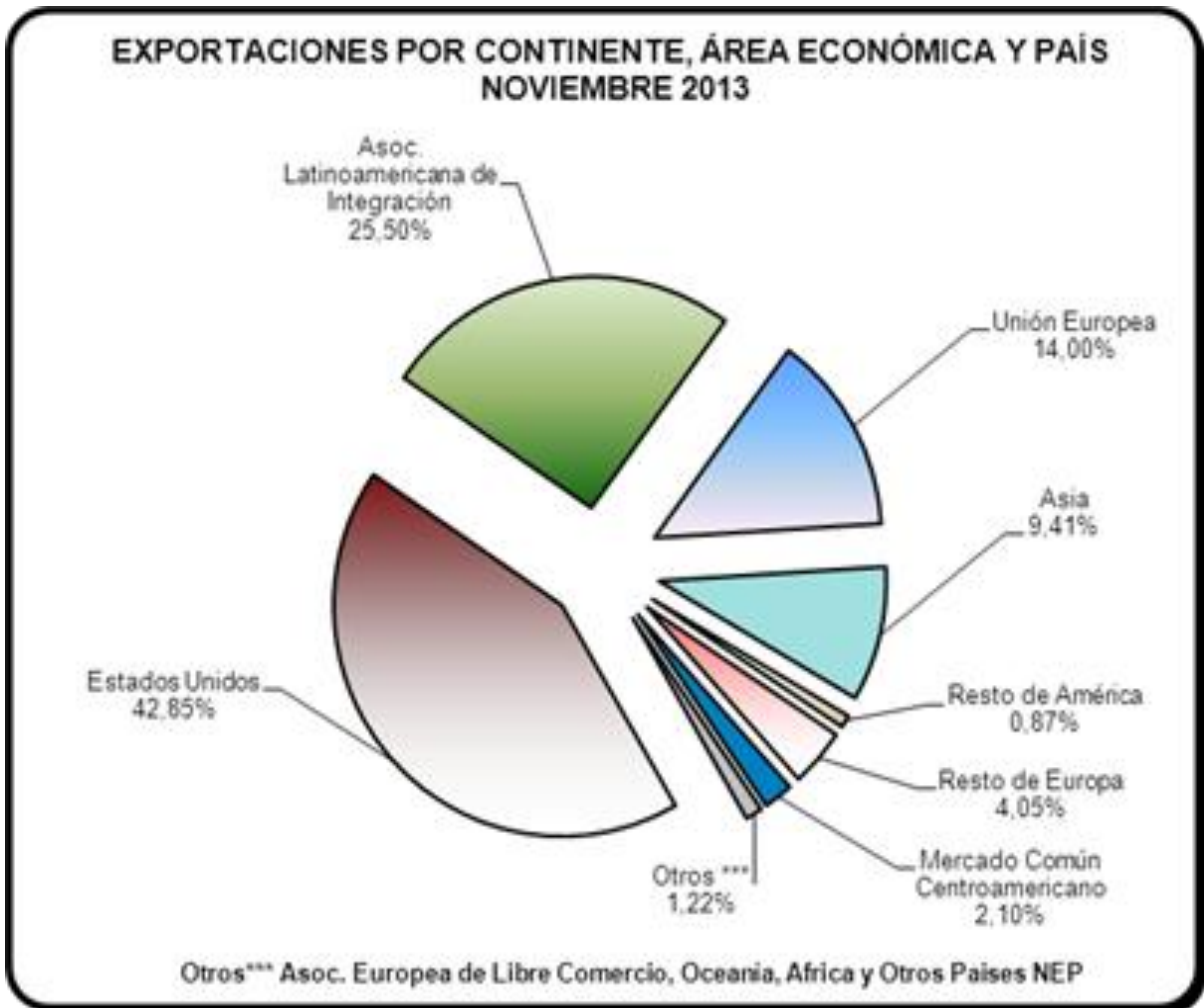
**ANEXO 7.- ADUANA DEL ECUADOR: RESULTADOS Y EFICIENCIA.**



◆ Recaudación

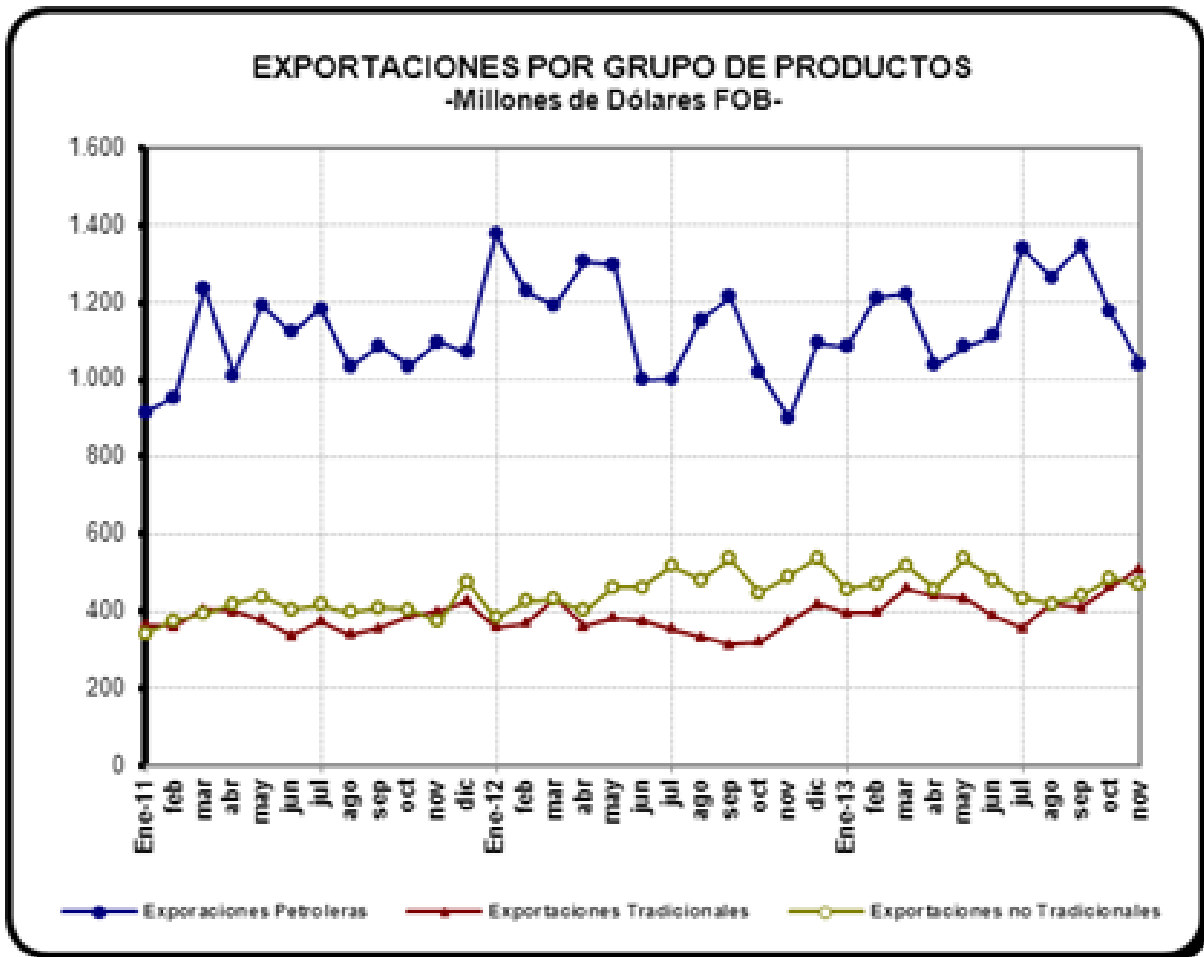


**ANEXO 8.- EXPORTACIONES POR CONTINENTE, ÁREA ECONÓMICA Y PAÍS. NOVIEMBRE 2013.**



Elaborado por: Autor

## ANEXO 09.- EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS.



Elaborado por: Autor

## **ANEXO 10.- REQUISITOS PARA LAS EXPORTACIONES A VENEZUELA.**

**Resolución Nro. SENA-E-DGN-2013-0196-RE**

**Guayaquil, 12 de junio de 2013**

### **SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR**

#### **DIRECCIÓN GENERAL**

##### **Considerando:**

Que el numeral 3 del artículo 225 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el sector público comprende: *“Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.”*

Que el artículo 227 ibidem estipula que *“la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”*

Que el Art. 425 de la Carta Magna de la República, estipula el orden jerárquico de aplicación de las normas de la siguiente manera: *“La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.”*

Que en el Capítulo I, Naturaleza y Atribuciones, Título IV de la Administración Aduanera, regulado en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre de 2010, se señala: *“El servicio de aduana es una potestad pública que ejerce el Estado, a través del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, sin perjuicio del ejercicio de atribuciones por parte de sus delegatarios debidamente autorizados y de la coordinación o cooperación de otras entidades u órganos del sector público, con sujeción al presente cuerpo legal, sus reglamentos, manuales de operación y procedimientos, y demás normas aplicables.”*

Que en el Art. 138 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones señala: *“La Declaración Aduanera será presentada conforme a los procedimientos establecidos por la Directora o el Director General”.*

Que en el Art. 144 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones señala: *“Control Aduanero.- El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo.”*

#### **Servicio Nacional de Aduana del Ecuador**

**Dirección General** – Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo. PBX: (04) 2480640

**[www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)**

**Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0196-RE**

**Guayaquil, 12 de junio de 2013**

*Asimismo, se ejercerá el control aduanero sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren y salgan del territorio aduanero.”*

Que en el Art. 207 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, estipula a la potestad aduanera de la siguiente manera: *“La potestad aduanera es el conjunto de derechos y atribuciones que las normas supranacionales, la ley y el reglamento otorgan de manera privativa al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para el cumplimiento de sus fines.”*

Que el artículo 211 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en su literal i), establece que es atribución del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: *“Regular y reglamentar las operaciones aduaneras derivadas del desarrollo del comercio internacional y de los regímenes aduaneros aún cuando no estén expresamente determinadas en este Código o su reglamento.”*

Que, mediante Decreto Ejecutivo N° 934, de fecha 10 de noviembre del 2011, el Econ. Xavier Cardenas Moncayo, fue designado Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de conformidad con lo establecido en el artículo 215 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; y el artículo 11, literal d) del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva.

Que, es necesario determinar el marco jurídico de exportadores que realicen declaraciones a consumo de exportación con destino Venezuela, a fin de que permita a la autoridad aduanera asegurar el interés fiscal.

En tal virtud, el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, en ejercicio de la atribución y competencia dispuesta en el literal l) del artículo 216 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre de 2010, resuelve:

**ESTABLECER REQUISITOS PARA EL REGISTRO EXPORTADORES DE MERCANCIAS CON DESTINO A VENEZUELA.**

**Artículo 1.- OBJETO.-** La presente norma tiene por objeto regular: Los requisitos que los exportadores deben cumplir ante la administración aduanera previo a realizar una declaración definitiva a consumo con destino Venezuela.

**Artículo 2.- REQUISITOS PARA EL REGISTRO DE EXPORTADORES A VENEZUELA.-** Deberá presentar una solicitud dirigida al Director Nacional de Intervención del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, suscrita por el representante

## Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0196-RE

Guayaquil, 12 de junio de 2013

legal de la compañía o persona jurídica. Esta solicitud deberá especificar la dirección para las notificaciones correspondientes y estar acompañada de los siguientes documentos y presentarse de conformidad con el Art. 25 de la Ley de Modernización del Estado, en fotocopias debidamente certificadas por Notario, con la salvedad de aquellos que expresamente sean requeridos en originales:

1. Copia notariada de la escritura de constitución de la compañía actualizada, debidamente inscrita en el Registro Mercantil, en la misma debe constar que su objeto social contempla esta actividad.
2. Copia notariada del nombramiento del Representante Legal de la compañía actualizado, inscrita en el Registro Mercantil.
3. Certificado de socios y accionistas actualizado emitido por la Superintendencia de Compañías (original).
4. Nómina de empleados con la respectiva afiliación al IEES.
5. Listado de las empresas en las cuales los representantes legales tengan alguna vinculación con otras compañías en calidad de accionista, representante legal o empleado.
6. Historia Laboral de cada uno de los representantes legales de la empresa exportadora.
7. Copia del Registro Único de Contribuyentes en el que conste esta actividad.
8. Copia notariada de las declaraciones de impuesto a la renta de los tres últimos ejercicios económicos, salvo el caso de nuevas compañías.
9. Proyecciones de exportaciones para el presente y próximo año, indicando volúmenes, descripción de las mercancías, partidas arancelarias correspondientes, país de origen, valor FOB y fichas técnicas -de corresponder.
10. Contratos de arrendamiento o título de propiedad del o los domicilios tributarios.
11. Documentos que justifiquen el origen de los fondos utilizados en las exportaciones (financiamiento para el aprovisionamiento, transporte, comercialización, entre otros).
12. En caso de contar con capital extranjero, el documento de registro de capital ante el Banco central.
13. Documentos que sustenten los incrementos de capital, de corresponder.
14. Listado de proveedores de las mercancías o insumos a exportar.
15. Certificados bancarios de las cuentas sobre las cuales recibe o recibirá el dinero por el pago de las exportaciones.
16. Certificados bancarios de las cuentas con las cuales se efectúa el pago a proveedores de los insumos o bienes terminados a exportarse.
17. Listados de activos fijos que forman parte del patrimonio de la empresa.

**Artículo 3.- VERIFICACIÓN DE REQUISITOS.-** La Dirección Nacional de Intervención del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente resolución y notificará al solicitante en caso de

## Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0196-RE

Guayaquil, 12 de junio de 2013

presentarse novedades al respecto.

En caso de aprobación de los requisitos, la Dirección Nacional de Intervención del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador remitirá un informe al Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de Información para el correspondiente registro en el sistema informático Ecuapass.

**Artículo 4.- REGISTRO EN EL SISTEMA INFORMÁTICO ECUAPASS.-** La Dirección Nacional de Mejora Continua a través de la Jefatura de Desarrollo procederá con el registro inmediato de los exportadores en el sistema informático Ecuapass, según el informe enviado por la Dirección Nacional de Intervención del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Solo los exportadores registrados, podrán realizar declaraciones de exportación a consumo con destino Venezuela; así como correcciones a la declaración aduanera de exportación previamente presentada y/o realizar ajustes mediante Declaración sustitutiva.

**Artículo 5.- CANCELACIÓN.-** Cuando el exportador decida libre y voluntariamente dejar de ejercer sus actividades a Venezuela, mediante acto escrito deberá informar a la Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de Información y a la Dirección Nacional de Intervención del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Con base en la petición, la Dirección Nacional de Intervención tomará conocimiento para los fines pertinentes y la Dirección de Mejora Continua procederá con la anulación del registro en el sistema informático Ecuapass del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

### DISPOSICIONES GENERALES

**PRIMERA.-** Todos aquellos contribuyentes designados como especiales a través de una resolución emitida por la máxima autoridad del Servicio de Rentas internas del Ecuador con estado activo y que hayan realizado al menos una exportación a consumo con destino a Venezuela en el presente año, se encuentran automáticamente registrados en el sistema informático Ecuapass del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador; por lo tanto, no necesitan cumplir con los requisitos establecidos en esta Resolución.

En caso que el contribuyente deje de ser especial ante el Servicio de Rentas Internas y si desee continuar con el despacho de mercancías de exportación con destino Venezuela deberá cumplir con los requisitos legales establecidos en el presente resolución.

**SEGUNDA.-** La Dirección Nacional de Intervención será responsable del archivo completo de exportadores solicitantes que hayan aprobado o no con los requisitos, así como también deberá de realizar auditorías permanentes del ejercicio de los exportadores

**Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0196-RE**  
**Guayaquil, 12 de junio de 2013**

que cumplieron con los requisitos.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

**ÚNICA.-** El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a partir de la emisión de la presente resolución, eliminará de manera automática todas las declaraciones aduaneras de exportación a consumo con destino Venezuela que ya fueron presentadas 3 días hábiles antes del inicio del Mes de Junio hasta el 23 de Junio del 2013; que el exportador no esté designado ante el Servicio de Rentas Internas como Contribuyente Especial y que no tengan registro de ingreso electrónico alguno, debiendo el exportador generar una nueva declaración de exportación cumpliendo previamente con los requisitos establecidos en la presente resolución. Para aquellas declaraciones que ya posean registro electrónico de ingreso en el sistema Ecuapass, se bloqueará automáticamente los futuros ingresos que se realicen desde el lunes 24 de junio del 2013; debiendo el exportador generar una nueva declaración de exportación cumpliendo previamente con los requisitos establecidos en la misma.

**DISPOSICIONES FINALES**

**PRIMERA.-** Notifíquese del contenido de la presente resolución a la Subdirección General de Operaciones, Subdirección General de Normativa, Subdirección de Zona de Carga Aérea, Dirección Nacional de Intervención, Dirección Nacional de Gestión de Riesgo y Técnicas Aduaneras, Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información, y Direcciones Distritales del país.

**SEGUNDA.-** Encárguese a la Secretaría General de la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador el formalizar las diligencias necesarias para la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial.  
La presente resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial. Difúndase por medio del sitio web de la institución y remítase al Registro Oficial para su publicación

**Resolución Nro. SENA-E-DGN-2013-0196-RE**

**Guayaquil, 12 de junio de 2013**

***Documento firmado electrónicamente***

Econ. Pedro Xavier Cárdenas Moncayo

**DIRECTOR GENERAL**

Copia:

Alex Ramiro Ugalde Ponce  
**Director Nacional de la Unidad de Vigilancia Aduanera**

Señor Ingeniero  
Andrés Esteban Servigon López  
**Director Distrital Quito**

Señora Abogada  
Bella Dennise Rendon Vergara  
**Director Nacional Jurídico Aduanero**

Señor Ingeniero  
Boris Paúl Coellar Dávila  
**Director Distrital Cuenca**

Ingeniero  
Christian Alfredo Ayora Vasquez  
**Subdirector General de Gestión Institucional**

Economista  
Fabián Arturo Soriano Idrovo  
**Director Nacional de Intervencion**

Señor Ingeniero  
Freddy Fernando Pazmiño Segovia  
**Director Distrital de Latacunga**

Señor Economista  
Jorge Luis Rosales Medina  
**Director Distrital de Guayaquil**

Señor Ingeniero  
José Francisco Rodríguez Pesantes  
**Subdirector General de Operaciones**

Ingeniero  
Jose Leonello Rites Molina  
**Director Distrital de Manta**

Señor Ingeniero  
Luis Alberto Zambrano Serrano  
**Director Distrital de Puerto Bolivar**

Señor Economista  
Luis Andrés Rivadeneira Salazar  
**Director Nacional de Talento Humano**

**Servicio Nacional de Aduana del Ecuador**

**Dirección General** – Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo. PBX: (04) 2480640

**[www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)**



**Resolución Nro. SENA-E-DGN-2013-0196-RE**

**Guayaquil, 12 de junio de 2013**

Ingeniero  
Luis Antonio Villavicencio Franco  
**Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información**

Señor Economista  
Mario Santiago Pinto Salazar  
**Subdirector General de Normativa Aduanera**

Señor Economista  
Miguel Ángel Padilla Celi  
**Director Nacional de Gestión de Riesgos y Técnica Aduanera**

Señor Ingeniero  
Nestor Marcelo Esparza Cuadrado  
**Director Distrital de Loja-Macará**

Señor Economista  
Ricardo Manuel Troya Andrade  
**Subdirector de Zona de Carga Aerea**

Señor Ingeniero  
Javier Eduardo Morales Velez  
**Director de Mejora Continua y Normativa**

Señorita Economista  
Patty Roxana Blum Maridueña  
**Analista de Mejora Continua y Normativa**

Señorita Licenciada  
Janina De Los Ángeles Echeverría Andrade  
**Técnico Operador**

Señor Ingeniero  
Erick Fernando Saltos Jiménez  
**Analista Informático 2**

Señor Abogado  
Patricio Alberto Alvarado Luzuriaga  
**Director**

Señorita Abogada  
Fátima Giulliana Alava Bravo  
**Jefe de Normativa**

Señor Ingeniero  
Carlos Alfredo Veintimilla Burgos  
**Director Distrital de Huaquillas**

Guayaquil, 24 de junio de 2013

**SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR**

**EL DIRECTOR GENERAL  
CONSIDERANDO:**

Que el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador establece respecto de las competencias: *“Las Instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley”*.

Que el artículo 212 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones crea al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador en los siguientes términos: *“El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una persona jurídica de derecho público, de duración indefinida, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil y con competencia en todo el territorio nacional”*.

Que el artículo 211 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en su literal i), establece que es atribución del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: *“Regular y reglamentar las operaciones aduaneras derivadas del desarrollo del comercio internacional y de los regímenes aduaneros aun cuando no estén expresamente determinadas en este Código o su reglamento”*.

Que el Estatuto del Régimen Jurídico de la Función Administrativa dispone sobre la Extinción y Reforma de los Actos Normativos: *“Art. 99.- Modalidades.-Los actos normativos podrán ser derogados o reformados por el órgano competente para hacerlo cuando así lo considere conveniente. Se entenderá reformado tácitamente un acto normativo en la medida en que uno expedido con posterioridad contenga disposiciones contradictorias o diferentes al anterior”*.

Que de conformidad a las competencias y atribuciones que tiene el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, se encuentra determinado en el literal l) del Art. 216 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, *“(… l. Expedir, mediante resolución los reglamentos, manuales, instructivos, oficios circulares necesarios para la aplicación de aspectos operativos, administrativos, procedimentales, de valoración en aduana y para la creación, supresión y regulación de las tasas por servicios aduaneros, así como las regulaciones necesarias para el buen funcionamiento de la administración aduanera y aquellos aspectos operativos no contemplados en este Código y su reglamento (...)”*.

**Servicio Nacional de Aduana del Ecuador**

**Dirección General** – Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo. PBX: (04) 2480640

**[www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)**

## Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0213-RE

Guayaquil, 24 de junio de 2013

Que al tenor de lo antedicho, el Director General del SENAE, expide la Resolución No. SENAE-DGN-2013-0196-RE, de fecha 12 de junio de 2013, que contiene los "*Requisitos para el Registro de Exportadores de Mercancías con Destino a Venezuela*", determinando el marco jurídico para los exportadores que realicen declaraciones a consumo de exportación con destino a Venezuela, a fin que permita a la autoridad aduanera asegurar el interés fiscal.

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 934, de fecha 10 de noviembre de 2011, el Econ. Xavier Cárdenas Moncayo, fue designado Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de conformidad con lo establecido en el artículo 216 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; y el artículo 11, literal d) del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva.

En uso de las atribuciones y competencias establecidas en el literal l) del Art. 216 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, esta Dirección General RESUELVE expedir la siguiente:

### **Reforma a la Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0196-RE, "*Requisitos para el Registro de Exportadores de Mercancías con Destino a Venezuela*"**

**Artículo 1.-** Sustituir el texto de la Disposición Transitoria Única, por el siguiente: "*El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador eliminará de manera automática las declaraciones aduaneras de exportación a consumo que cumplan simultáneamente con las siguientes especificaciones:*

1. *Que tengan código de país de destino final "Venezuela",*
2. *Numeradas entre el 29 de Mayo hasta el 23 de Junio del 2013 inclusive,*
3. *Que el exportador no esté designado ante el Servicio de Rentas Internas como Contribuyente Especial y que,*
4. *No tengan registro electrónico de ingreso al depósito.*

*Una vez eliminada la declaración aduanera de exportación, será necesario que el exportador genere una nueva declaración previo al cumplimiento de los requisitos establecidos en la Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0196-RE expedida el 12 de Junio de los corrientes. El sistema bloqueará automáticamente los ingresos a depósito que se realicen a partir del 24 de Junio del 2013 de las declaraciones aduaneras de exportación a consumo que tengan registro electrónico de ingreso al depósito hasta el 23 de Junio del 2013 inclusive, debiendo el exportador generar una nueva declaración de exportación a consumo cumpliendo con los requisitos establecidos en la resolución referida.*

**Resolución Nro. SENA-E-DGN-2013-0213-RE**

**Guayaquil, 24 de junio de 2013**

*Cabe indicar que podrán culminar su proceso de exportación las declaraciones aduaneras de exportación a consumo numeradas que tengan registro electrónico de ingreso al depósito hasta el 23 de Junio del 2013 inclusive."*

**Artículo 2.-** En todo lo demás se ratifica la exigencia en el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Resolución Nro. SENA-E-DGN-2013-0196-RE, expedida el 12 de junio del 2013.

**DISPOSICIONES FINALES**

**PRIMERA.-** Notifíquese del contenido de la presente reforma a la Subdirección General de Operaciones, Subdirección General de Normativa, Subdirección de Zona de Carga Aérea, Dirección Nacional de Intervención, Dirección Nacional de Gestión de Riesgo y Técnicas Aduaneras, Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información, y Direcciones Distritales del país.

**SEGUNDA.-** Encárguese a la Secretaría General de la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador el formalizar las diligencias necesarias para la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial y para su difusión interna. Las disposiciones contenidas en la presente resolución, así como en las establecidas en la Resolución Nro. SENA-E-DGN-2013-0196-RE, entrarán en vigencia a partir del día 24 de junio del 2013, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

*Documento firmado electrónicamente*

Econ. Pedro Xavier Cárdenas Moncayo  
**DIRECTOR GENERAL**

Copia:

Señorita Ingeniera  
Ana Patricia Ordoñez Pisco  
**Directora de Secretaria General**

Señor Abogado  
Patricio Alberto Alvarado Luzuriaga  
**Director**

Señor Ingeniero  
Javier Eduardo Morales Velez  
**Director de Mejora Continua y Normativa**

**Resolución Nro. SENAЕ-DGN-2013-0213-RE**

**Guayaquil, 24 de junio de 2013**

Señorita Economista  
Patty Roxana Blum Maridueña  
**Analista de Mejora Continua y Normativa**

Señor Economista  
Max Eduardo Aguirre Narváez  
**Director Regional 1 de Intervencion**

## **ANEXO 11.- ARTICULO 231 DEL COPCI CON RESPECTO AL OEA.**

### **Art. 231.- Operador Económico Autorizado.-**

Es la persona natural o jurídica involucrada en el movimiento internacional de mercancías, cualquiera que sea la función que haya asumido, que cumpla con las normas equivalentes de seguridad de la cadena logística establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, para acceder a facilidades en los trámites aduaneros. Los Operadores Económicos Autorizados incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, transportistas, consolidadores, desconsolidadores, agentes de carga internacional, puertos, aeropuertos, depósitos aduaneros, depósitos temporales, courier, operadores de terminales, y se regularán conforme las disposiciones que para el efecto emita la Directora o el Director General.

Para ser calificado como un Operador Económico Autorizado (OEA) deberá cumplir con los requisitos previstos en el reglamento a este Código.

No serán Operadores Económicos Autorizados quienes hayan sido sancionados por delito aduanero, ni las personas jurídicas cuyos representantes, socios o accionistas estén incurso en dicha situación. Quien utilice cualquier tipo de simulación para ser un Operador Económico Autorizado estando incurso en la prohibición prevista en este artículo, perderá dicha calidad, así como la persona natural o jurídica que haya coadyuvado para obtener una autorización en estas condiciones, quienes además no podrán ser autorizados nuevamente.

En caso de incumplimiento de las normas aduaneras y sin perjuicio de la sanción que corresponda, la Directora o el Director General podrá suspender o revocar la autorización de los Operadores Económicos Autorizados conforme lo previsto en

el reglamento al presente Código y el reglamento dictado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador que regule la actividad de los Operadores Económicos Autorizados.