

MARCO NORMATIVO SAFE

En las sesiones anuales del Consejo celebradas en junio de 2005, en Bruselas, los Directores Generales de Aduana en representación de los Miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) adoptaron el Marco Normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio internacional. La adopción de este instrumento internacional no sólo anticipaba la implementación de normas modernas en materia de seguridad sino que anunciaba además el comienzo de un nuevo enfoque sobre la gestión integral del tráfico transfronterizo de mercaderías que reconoce la importancia de una mayor cooperación entre la aduana y las empresas. A partir de ese momento, se ha trabajado para actualizar y mejorar Marco Normativo SAFE.

El texto de la versión del 2007 contenía principalmente las disposiciones detalladas sobre los requisitos y obligaciones para la aduana y los Operadores Económicos Autorizados (OEA), que en un principio figuraban en un documento independiente. Es evidente que las Aduanas y sus socios comerciales se beneficiarán al tener todas las disposiciones del SAFE y de los OEA en un solo documento.

En junio de 2010, la OMA publicó el Documento SAFE que reúne todos los documentos y directrices de la OMA destinadas a respaldar la aplicación del Marco Normativo SAFE.

Luego, se agregó a la versión de junio del 2012 la parte 5 y 6 que tratan respectivamente de sobre la Gestión coordinada de fronteras y la continuidad y reanudación de la actividad. Se creó un nuevo Anexo I para las Definiciones entre las que figura la de “carga de alto riesgo”.

Continuando con el objetivo de facilitar la aplicación del Marco SAFE y mantenerlo actualizado, la versión de junio de 2015 del Marco SAFE incluye, entre otras cosas, un nuevo pilar 3 para fomentar la cooperación entre las aduanas y el resto de los órganos gubernamentales con el fin de garantizar una respuesta gubernamental efectiva y eficiente al desafío de la seguridad de la cadena logística. Incluye, también, las normas relativas a la “información anticipada de la mercadería (RPCF) antes de la carga” para el transporte aéreo que constituye el primer nivel de análisis de riesgo de la seguridad; la definición de “contenedor” para el Marco normativo SAFE; así como la actualización del texto pertinente para tener en cuenta los cambios en los Volúmenes 1 y 2 del Compendio de la OMA sobre la gestión de riesgos en materia aduanera. El documento SAFE también fue actualizado para incluir las nuevas herramientas como por ejemplo el conjunto de herramientas para el pilar 1, las nuevas Directrices para la adquisición y uso de los equipos de detección y/o inspección no intrusiva, incluidas las Directrices sobre las amenazas y soluciones tecnológicas y la Recomendación de la OMA sobre las formalidades aduaneras relativas a los dispositivos de seguridad de contenedores (CSI) en el marco de la admisión temporal.

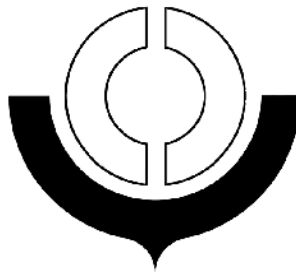
La asistencia que se ofrece en materia de fortalecimiento de capacidades en el marco del programa Columbus sigue siendo una parte fundamental de la estrategia de aplicación del SAFE y los Miembros que solicitan asistencia la reciben en forma estructurada y continua para garantizar la implementación permanente de sus disposiciones. La OMA elogia el accionar de sus socios del gobierno y del sector privado que trabajan en estrecha colaboración para mantener la vigencia del Marco Normativo SAFE en un entorno que cambia permanentemente.

A medida que avanzaba la elaboración del Marco Normativo SAFE, la comunidad internacional reconoció cada vez más la importancia de los controles de la exportación, incluyendo los controles de mercaderías de doble uso. Está de más decir que se trata de un instrumento dinámico que establece un equilibrio entre facilitación y control garantizando además, la seguridad de la cadena logística internacional. Este instrumento único constituye

una referencia para la aduana y los operadores económicos, y la OMA asegurará que siga desempeñando un papel fundamental para poder cumplir con la visión de la Organización y poder satisfacer, al mismo tiempo, las necesidades de la aduana y el comercio internacional.

Kunio Mikuriya

Secretario General
Organización Mundial de Aduanas
Junio de 2015



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

MARCO NORMATIVO SAFE DE LA OMA

Junio 2015

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	1
1. OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DEL MARCO SAFE	2
2. LOS CUATRO ELEMENTOS BÁSICOS DEL MARCO SAFE	2
3. TRIPLE PILAR DEL MARCO SAFE	2
4. FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES	3
5. APLICACIÓN	3
II. BENEFICIOS	4
1. GOBIERNOS	4
2. ADUANAS	4
3. EMPRESAS	5
III. PILAR 1: ADUANA–ADUANA: INTRODUCCIÓN	6
1. INTRODUCCIÓN	6
2. NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA SU APLICACIÓN	7
3. INTEGRIDAD DE LOS PRECINTOS PARA ASEGURAR CONTENEDORES	18
IV. PILAR 2: ADUANA–EMPRESAS:	23
1. INTRODUCCIÓN	23
4.2. NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA SU APLICACIÓN ...	24
V. PILAR 3: ADUANA–OTROS ÓRGANOS GUBERNAMENTALES E INTERGUBERNAMENTALES	29
1. INTRODUCCIÓN	29
2. NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA SU APLICACIÓN	30
VI. CONTINUIDAD Y REANUDACIÓN DE LA ACTIVIDAD	33
VII. RECONOCIMIENTO MUTUO	33
ANEXO I: DEFINICIONES	
ANEXO II: ELEMENTOS DE DATOS	
ANEXO III: INFORMACIÓN ANTICIPADA DE LA MERCADERÍA ANTES DE LA CARGA	
ANEXO IV: CONDICIONES, REQUISITOS Y BENEFICIOS DE LOS OEA	
ANEXO V: RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERO RELATIVA AL MARCO NORMATIVO PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL COMERCIO MUNDIAL	

Sección 1. Introducción

El comercio internacional es un motor fundamental para la prosperidad económica. El sistema de comercio mundial puede ser utilizado con fines terroristas, que provocarían graves trastornos a toda la economía mundial. Las Administraciones Aduaneras, en su calidad de organismos gubernamentales encargados de controlar y administrar el movimiento internacional de mercaderías, pueden ofrecer más seguridad a la cadena logística mundial y pueden ayudar a lograr el desarrollo socio-económico a través de la recaudación impositiva y de la facilitación del comercio.

Es necesario contar con una estrategia aprobada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a fin de garantizar el movimiento del comercio mundial de modo que no impida, sino que facilite la circulación de mercaderías. Garantizar la seguridad de la cadena logística internacional es sólo un paso en el proceso de fortalecimiento y preparación de las Administraciones Aduaneras para enfrentar los desafíos del siglo XXI. Por lo tanto, para fortalecer y mejorar los programas y prácticas existentes, los Miembros de la OMA han desarrollado un sistema que mejorará la seguridad y la facilitación del comercio internacional. Se trata del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (en adelante El Marco SAFE) El Marco SAFE establece principios y normas y además, los presenta para que los Miembros de la OMA los adopten como fundamentos básicos.

Es evidente que la OMA es la plataforma apropiada para desarrollar esta iniciativa. La OMA cuenta con la participación de Administraciones Aduaneras que representan el 99 % del comercio mundial. Las Administraciones Aduaneras tienen facultades que no se han conferido a ningún otro organismo gubernamental (a saber, la autoridad para inspeccionar la carga y las mercaderías que entran, circulan). Además, las Aduanas tienen la facultad de impedir la entrada o salida de mercaderías, así como también facilitar su entrada. Las Administraciones Aduaneras pueden solicitar información sobre las mercaderías importadas y a menudo solicitan información sobre las mercaderías exportadas. Pueden exigir, si la legislación lo permite, que la información se presente en forma anticipada y electrónicamente. Debido a sus conocimientos, las Aduanas pueden y deben desempeñar un papel central en la seguridad y facilitación del comercio mundial. Sin embargo, es necesario aplicar un enfoque holístico para mejorar la seguridad de la cadena logística internacional y tomar medidas que mejoren la facilitación del comercio. Por lo tanto, deberá alentarse a las Aduanas para que celebren acuerdos de cooperación con otros organismos gubernamentales.

Es inaceptable e innecesario inspeccionar cada envío. De hecho, si esto se llevara a cabo se paralizaría el comercio mundial. Es por eso que las Administraciones Aduaneras modernas utilizan sistemas informatizados para el análisis de riesgo. Las Administraciones Aduaneras no deberían sobrecargar a la comunidad comercial internacional con distintos requisitos para asegurar y facilitar el comercio; y además, se deberían reconocer otras normas internacionales. La OMA debería elaborar un conjunto de normas aduaneras internacionales que no repitan o contradigan otros requisitos intergubernamentales.

El Marco SAFE también tiene en cuenta dos elementos fundamentales que son la capacitación y la autoridad legislativa. A pesar de que ciertos aspectos de este documento pueden aplicarse sin capacitación, muchas Administraciones necesitarán asistencia para aplicar las normas. El Marco SAFE tiene en cuenta la asistencia y la capacitación para aquellas Administraciones Aduaneras que lo adopten.

1. Objetivos y principios del Marco SAFE

El Marco tiene por finalidad:

- Crear normas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad;
- Permitir el control integrado de la cadena logística en todos los medios de transporte;
- Ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las Aduanas para que puedan enfrentar los desafíos y aprovechen las oportunidades del siglo XXI;

- Reforzar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para detectar envíos de alto riesgo;
- Fortalecer la cooperación entre las Aduanas y las empresas;
- Promover el movimiento fluido de las mercaderías a través de cadenas logísticas internacionales.

2. Cuatro elementos básicos del Marco SAFE

El Marco SAFE consta de cuatro elementos. *Primero*, el Marco armoniza los requisitos de la información electrónica avanzada sobre los envíos destinados al interior, al exterior o que están en tránsito. *Segundo*, cada país que adopte el Marco SAFE se compromete a aplicar un enfoque de análisis de riesgo para resolver las amenazas de la seguridad. *Tercero*, estipula que, a pedido del país de destino, la Administración Aduanera del país de despacho realizará una inspección de los contenedores y de la carga de alto riesgo con destino al exterior, preferentemente utilizando equipos de detección no intrusiva como por ejemplo, máquinas de rayos X y detectores de radiación. *Cuarto*, el Marco SAFE define los beneficios que las Aduanas ofrecerán a las empresas que cumplan con las normas de seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas.

3. Triple pilar del Marco SAFE

El SAFE, elaborado en base a los cuatro elementos básicos antes mencionados, se centra en tres pilares: la asociación Aduana-Aduana, la asociación Aduana-Empresas y el de la cooperación entre la aduana y otros servicios gubernamentales. Este triple pilar presenta muchas ventajas. Los pilares suponen un conjunto de normas que se combinan para facilitar la comprensión y la rápida aplicación a nivel internacional. Además, el Marco SAFE se inspira directamente en medidas y programas sobre seguridad y facilitación de la OMA que realizaron las Administraciones Miembro.

4. Fortalecimiento de capacidades

El fortalecimiento de capacidades es un elemento esencial para asegurar la adopción y aplicación del Marco SAFE. Sin embargo, algunas partes del documento pueden aplicarse inmediatamente. Para eso, se necesitan estrategias para mejorar los programas de fortalecimiento de capacidades que se ofrecen a los Miembros para poder aplicar el Marco. Para que estos programas funcionen se necesita voluntad política y ética. Por lo tanto, la OMA, en colaboración con otros países y otros socios, ayudará a aquellos que se hayan comprometido a aplicar el Marco y que demuestren tener la voluntad política para hacerlo.

5. Aplicación

Para aplicar este documento se necesitará un fortalecimiento de capacidades así como un enfoque gradual. No todas las Administraciones podrán aplicar el Marco SAFE de manera inmediata. A pesar de que el Marco es considerado como un conjunto de normas, se aplicará en varias etapas de acuerdo con capacidad y la autoridad legislativa de cada Administración. El Consejo de la OMA indicará la manera en que debe llevarse a cabo el plan de aplicación.

Sección II. Beneficios

El Marco SAFE es una plataforma que mejorará el comercio mundial, garantizará la seguridad contra el terrorismo e incrementará el aporte de las Aduanas y de los socios comerciales para lograr el bienestar económico y social de las naciones. Además, mejorará la capacidad de las Aduanas para detectar y controlar envíos de alto riesgo e incrementará la administración de mercaderías, acelerando de ese modo la entrega de las mismas.

La adopción del Marco SAFE traerá beneficios para los países/gobiernos, las Administraciones Aduaneras y la comunidad comercial.

1. Gobiernos

Uno de los principales objetivos del Marco SAFE es asegurar y facilitar el comercio mundial. Estos objetivos permitirán que el comercio internacional contribuya al crecimiento y desarrollo económico. Además, ayudará a proteger el comercio del terrorismo mundial y, al mismo tiempo, hará posible que las Administraciones Aduaneras faciliten el movimiento del comercio legítimo y mejoren y modernicen las capacidades aduaneras. A su vez, todo esto mejorará la recaudación impositiva y la aplicación de las leyes y normas nacionales. Este documento promueve la protección social y económica y permitirá la inversión extranjera directa.

Por otra parte, el Marco SAFE promueve la celebración de acuerdos de cooperación entre las Aduanas y otros organismos gubernamentales. Se deben reconocer el resto de las normas internacionales existentes. Esto ayudará a los gobiernos a garantizar la gestión y el control coordinado de las fronteras. Si se aplican las medidas necesarias, el Marco SAFE permite a los gobiernos ampliar el mandato y las obligaciones de las administraciones aduaneras en ese ámbito.

2. Aduanas

Uno de los principales objetivos del Marco SAFE es crear acuerdos entre las Aduanas para promover el movimiento de las mercaderías a través de las cadenas logísticas internacionales. Estos acuerdos tendrán como resultado el intercambio de información oportuna y precisa, que permitirá a las Administraciones Aduaneras analizar los riesgos sobre bases más efectivas. De este modo no sólo mejorará la capacidad de las Aduanas para detectar envíos de alto riesgo, sino que además, las Administraciones Aduaneras mejorarán sus controles a lo largo de la cadena logística internacional, logrando una mejor asignación de los recursos aduaneros. Los acuerdos relacionados con la red de Aduanas fortalecerán la colaboración entre las Administraciones aduaneras y les permitirán anticipar los controles en la cadena logística, por ejemplo, cuando la Administración del país de importación solicita a la Administración del país de exportación que realice una inspección en su nombre. El Marco SAFE prevé el reconocimiento mutuo de controles en determinadas circunstancias. La aplicación de este documento permitirá a las Aduanas adoptar un enfoque amplio y completo de la cadena logística global y servirá para eliminar la duplicación y los múltiples requisitos para la presentación de informes.

Como fuera mencionado anteriormente, el Marco SAFE permitirá a las Aduanas hacer frente a los desafíos del nuevo ambiente comercial, aplicando los fundamentos necesarios para llevar a cabo la reforma y modernización aduanera. El Marco ha sido estructurado de manera flexible para que las Administraciones Aduaneras puedan avanzar a diferentes velocidades. Esto permitirá que se aplique el Marco de acuerdo con sus niveles de desarrollo, sus condiciones y sus requisitos.

3. Empresas

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

Los Operadores Económicos Autorizados (OEA)¹ obtendrán beneficios como el procesamiento rápido de los productos, por ejemplo mediante la reducción de la cantidad de controles. Gracias a esto, se ahorrará tiempo y costos. Uno de los principios del Marco SAFE es crear un conjunto de normas internacionales para promover la uniformidad y la previsibilidad. Además, se reducen los múltiples y complejos requisitos para la presentación de informes.

Estos procesos garantizarán que los OEA vean beneficios por su inversión en los sistemas de seguridad y prácticas, la reducción de las evaluaciones y de las inspecciones de control de riesgos y la agilización de la tramitación de sus mercaderías.

¹ La definición figura en el Anexo I.

Sección III. Pilar 1: Asociación Aduana-Aduana

1. Introducción

Las Administraciones Aduaneras deben trabajar conjuntamente utilizando normas aceptadas para optimizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional cuando la carga y los contenedores circulan por el sistema comercial. El pilar Aduanas-Aduanas cumple con este objetivo. Este pilar ofrece un mecanismo efectivo para proteger a la cadena logística internacional contra el terrorismo y otros delitos transnacionales.

Antes, las Administraciones Aduaneras inspeccionaban la carga cuando llegaban a los puertos nacionales. Hoy en día, se debe inspeccionar y evaluar un contenedor o una carga antes de su llegada. Utilizando sus competencias y conocimientos, las Administraciones Aduaneras ayudan a asegurar y facilitar el comercio mundial.

El principio básico de este pilar es utilización de la información electrónica avanzada para identificar contenedores o cargas de alto riesgo. A través de las herramientas informatizadas de selección, las Administraciones Aduaneras identifican los envíos de alto riesgo tan pronto como sea posible, ya sea en el puerto de partida o incluso antes.

Debería realizarse el intercambio electrónico de información. Por lo tanto, los sistemas deberían basarse en mensajes armonizados e interoperables.

Para que sea efectivo y para garantizar que el proceso no obstaculice el movimiento de mercaderías, las Administraciones Aduaneras deberían utilizar tecnologías modernas para inspeccionar los envíos de alto riesgo. Estas tecnologías comprenden, entre otras, las máquinas de rayos X y gamma y los dispositivos para detectar la radiación. Otro punto fundamental de este pilar es la utilización de tecnologías modernas a fin de preservar la integridad de la carga y de los contenedores.

Como el Marco SAFE se basa, entre otras cosas, en el Convenio de Kioto Revisado, las Directrices para la Gestión Integrada de la Cadena Logística (ISCM) y los programas nacionales², las Administraciones Aduaneras que lo adopten estandarizarán el pilar 1³.

En el marco de las medidas de continuidad y reanudación del comercio que requiere la cooperación de las aduanas, es necesario que las administraciones aduaneras trabajen con sus homólogos internacionales para crear mecanismos, planes y procedimientos destinados a optimizar la continuidad y la reanudación de actividades cuando se interrumpe la cadena logística internacional, entre otras cosas, desarrollando un plan de acción y estableciendo un mecanismo de comunicación eficiente⁴.

2. Normas y especificaciones técnicas para su aplicación

2.1 Norma 1 – Gestión integrada de la cadena logística

Las Administraciones Aduaneras deberán aplicar los procedimientos integrados de control aduanero como fueran detallados en las Directrices aduaneras de la OMA sobre la

² En muchos casos las normas del Marco SAFE y en especial las especificaciones técnicas provienen de esas fuentes.

³ Las especificaciones técnicas de las normas del Pilar 1 del Marco SAFE figuran en el párrafo 2 de la sección 3 del presente instrumento.

⁴ Los detalles del plan de continuidad y reanudación del comercio figuran en la sección VI de este texto.

Gestión Integrada de la Cadena Logística (ISCM).

2.1.1. Alcance

Para la aplicación de los procedimientos integrados de control aduanero es indispensable contar con autoridad legal que permita a las Administraciones Aduaneras solicitar al exportador y al transportista (ver Anexo II) que presenten información electrónica avanzada para realizar la evaluación de riesgo. Además, los procedimientos integrados de control aduanero implican la colaboración transfronteriza entre las Administraciones Aduaneras en materia de análisis de riesgos y de control aduanero para mejorar la seguridad y para agilizar el proceso de liberación de las mercaderías. Los dos requisitos se basan en documentos elaborados por la OMA: Directrices para la Elaboración de Leyes Nacionales para Recabar y Transmitir Información Aduanera; el Modelo de Acuerdo Bilateral y el Convenio Internacional de Asistencia Mutua Administrativa en Temas Aduaneros (Convenio de Johannesburgo). Como parte de esta cooperación, las Administraciones Aduaneras deberán celebrar acuerdos sobre reconocimiento mutuo de resultados de controles/inspecciones y sobre programas de OEA.

2.1.2. Medidas generales de control

i. Control aduanero

El Convenio de Kioto Revisado establece en el Anexo General (Norma 6.1) que todas las mercaderías, incluyendo los medios de transporte, que ingresan o salen del territorio aduanero, estarán sujetas al control aduanero. A efectos de la Norma 1, la integridad del envío debe garantizarse desde el momento en que las mercaderías se cargan en el contenedor o en los medios de transporte hasta el momento en que dejan de estar sujetos al control aduanero en su lugar de destino, en el caso en que no se utilicen contenedores.

ii. Evaluación de riesgo

En la cadena integrada de control aduanero, el control aduanero como el análisis de riesgo son procesos continuos y compartidos que comienzan cuando el exportador prepara las mercaderías para su exportación y sigue a través de la verificación de la integridad, evitando la duplicación innecesaria de los controles. Para que este reconocimiento mutuo de los controles sea posible, las Aduanas deberán acordar cuáles serán las normas de control sistemático y de análisis de riesgo; cómo se realizará el intercambio de información y los perfiles de riesgo, así como también, cómo se realizará el intercambio de información aduanera, teniendo en cuenta el trabajo realizado en el contexto de la Estrategia sobre Información Mundial e Inteligencia de la OMA. Esos acuerdos deberán prever la posibilidad de realizar procedimientos de seguimiento o de control de calidad para supervisar el cumplimiento de las normas.

iii. Controles en el lugar de partida

La oficina aduanera del lugar de partida debe realizar todo lo que considere necesario para identificar el envío y detectar cualquier interferencia no autorizada a lo largo de la cadena logística. En el caso de los envíos marítimos en contenedores, cualquier control, análisis de riesgos o acción deberán efectuarse antes de cargar el contenedor en el barco. El código ISPS (b1630-37) indica en términos generales las medidas que deberán tomarse en la instalación portuaria. Por otra parte, las Administraciones Aduaneras de toda la cadena logística deberán acordar el uso de un sistema electrónico de mensajería para intercambiar información aduanera, resultados de los controles y notificaciones de llegada, especialmente de envíos de alto riesgo. Si fuera necesario, las Administraciones Aduaneras modificarán sus facultades legales para poder examinar de manera exhaustiva las cargas de alto riesgo.

iv. Precintos

Por motivos relacionados con la seguridad de la cadena logística y con la cadena de control aduanero y, especialmente, para garantizar la circulación segura desde que se carga el contenedor hasta su lugar de destino, las Aduanas deberán aplicar un programa de inviolabilidad de los precintos, como se detalla en las Directrices del capítulo 6 del Anexo General del Convenio de Kioto Revisado (ver el punto 3.3). Esos programas de inviolabilidad de los precintos, que se basan en la utilización de precintos de alta seguridad (como lo indica la norma ISO 17712) en el lugar de carga, incluyen procedimientos para registrar la colocación, el cambio y la verificación de la integridad del precinto en puntos clave, por ejemplo en caso de ruptura de carga.

Además, las Aduanas deberán facilitar la utilización voluntaria de tecnologías que ayuden a garantizar la integridad del contenedor a lo largo de toda la cadena logística.

En este sentido, la Recomendación del Consejo de la OMA sobre las formalidades aduaneras relativas a la admisión temporal de los dispositivos de seguridad de los contenedores descritos en el Documento SAFE constituye el punto de partida para facilitar la admisión temporal de esos dispositivos.

v. Referencia única de envío (RUE)

Las Administraciones Aduaneras deberán aplicar la Recomendación de la OMA sobre la RUE y sus Directrices.

1.3. Presentación de datos

i. Declaración sobre la exportación de mercaderías

El exportador o su agente deben presentar ante la Aduana del lugar de exportación una declaración electrónica de exportación de mercaderías antes de cargarlas en los medios de transporte o en los contenedores que se utilizarán para su exportación. A efectos de la seguridad, la declaración de exportación de las mercaderías solamente deberá contener la información que se indica debajo.

Los exportadores tienen que confirmar por escrito al transportista, preferentemente por medios electrónicos, que han presentado ante la Aduana la declaración de exportación de mercaderías. Si se ha presentado una declaración de exportación de mercaderías incompleta o simplificada es probable que más adelante se deba completar una declaración complementaria que servirá para elaborar estadísticas comerciales, de conformidad con lo dispuesto por la ley nacional.

ii. Declaración para la importación de mercaderías

El importador o su apoderado deben presentar por vía electrónica ante la Aduana del lugar de importación una declaración previa de mercaderías antes de la llegada de los medios de transporte a la primera oficina aduanera o para los envíos marítimos con contenedores antes de cargarlos. Para garantizar la seguridad, las Aduanas solamente deben solicitar la información indicada en el anexo. Si se ha presentado una declaración de importación incompleta o simplificada, es probable que más adelante deba presentarse una declaración complementaria que servirá, por ejemplo, para calcular el monto de los aranceles aduaneros o para elaborar las estadísticas comerciales, según con lo dispuesto por la ley nacional. La cadena logística autorizada (ver punto 2.1.6.) ofrece la posibilidad de que, a efectos de la importación y exportación, se integre la información de exportación e importación en una única declaración a la que tendrán acceso las Administraciones Aduaneras involucradas.

iii. Declaración de la carga

El transportista o su apoderado deben presentar ante la Aduana una declaración electrónica

avanzada de la carga al momento de la exportación y/o importación. Para los envíos marítimos en contenedores, la declaración electrónica avanzada debe presentarse antes de cargar las mercaderías o los contenedores en el barco. En cuanto a los demás sistemas y envíos, deben presentarse en la oficina aduanera antes de la llegada del medio de transporte. Para garantizar la seguridad, las Aduanas solamente solicitarán la información enumerada en el Anexo II.

Puede presentarse una declaración complementaria luego de la declaración avanzada, según dispuesto por la ley nacional.

iv. Transmisión de datos antes de la carga para la seguridad del transporte aéreo

La aduana junto con el resto de las autoridades competentes pueden aplicar medidas complementarias de evaluación de riesgos de seguridad del transporte aéreo o postal, exigiéndole a una de las entidades de la cadena logística del transporte aéreo, por ejemplo al transportista, operador de tránsito, integrador, operador postal o a su agente, esta lista no está completa, presentar un conjunto de datos antes de cargar la aeronave como se especifica en el Anexo III.

Los datos y resultados de la evaluación de riesgos deben ser comunicados lo antes posible para evitar cualquier interrupción inútil de las prácticas comerciales habituales, en especial del proceso de carga de la aeronave.

v. Plan de estiba del buque

Las administraciones aduaneras pueden exigir al operador del buque o “transportista” el envío previo del plan de estiba del buque (PAN) por vía electrónica a la aduana del país de exportación antes de que llegue el buque al primer servicio aduanero. Para los buques que no transportan contenedores no hay que enviar el plan de estiba. Ya que el PAN sólo se aplica al transporte marítimo, se debe enviar previamente por vía electrónica y llegar a la oficina aduanera del país de importación dentro de las 48 hs posteriores a la salida del transportista del último puerto extranjero. Si la duración del viaje es inferior a 48 hs, el PAN se debe enviar antes de la llegada del barco al primer servicio aduanero.

vi. Mensajes sobre el estado del contenedor

Para el tráfico marítimo, las administraciones aduaneras pueden exigir al transportista que envíe mensajes sobre el estado del contenedor (MSC) para informar los movimientos del contenedor en la terminal e indicar los cambios de estado del contenedor. Los MSC son obligatorios para todos los contenedores, inclusive los contenedores vacíos llegan al territorio de la aduana de importación dentro de las 24 horas posteriores a la creación o recepción del mensaje en el sistema del transportista. Los transportistas no están obligados a realizar o reunir MSC distintos a los que realicen o reúnan ellos mismos y actualizan en sus propios sistemas de vigilancia de los dispositivos electrónicos. Cabe señalar que los transportistas no deben enviar MSC para las mercaderías granel y las mercaderías generales.

vii. Mitigación de riesgos en materia de seguridad de la carga aérea.

Para mitigar los riesgos relativos a la seguridad aérea, la aduana junto con las autoridades encargadas de la aviación civil y el resto de las autoridades competentes, debe adoptar un sistema que permita comunicar oportunamente que se ha detectado un riesgo alto y debe ser gestionado según el siguiente procedimiento:

- obligación de enviar información complementaria;

- obligación de confirmar la inspección/control como se define en el Anexo 17 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, llamada Convenio de Chicago⁵
- obligación de realizar un control a través de un examen analítico complementario, y
- notificación de “No cargar” en caso de amenaza inminente.

viii. Notificación “no cargar”

Las Aduanas deberán crear un sistema a través del cual solamente se emitan notificaciones para los envíos que no puedan cargarse o descargarse. Estas notificaciones deberán emitirse en un plazo determinado luego de la presentación de la información necesaria para poder realizar el análisis de riesgos.

ix. Plazo

Las leyes nacionales deberán identificar el momento exacto en que deben presentarse las declaraciones de mercaderías y de carga en la Administración Aduanera de exportación o importación, luego de realizar un análisis cuidadoso de la situación geográfica y de los procesos comerciales aplicables a los distintos medios de transporte y luego de consultar con los socios comerciales y las demás Administraciones Aduaneras interesadas. Las Aduanas ofrecerán igual acceso a los operadores económicos autorizados sin importar el medio de transporte. Sin embargo, para garantizar un nivel mínimo de coherencia y salvo en situaciones específicas, las Aduanas no deberán exigir la presentación de las declaraciones avanzadas en plazos superiores a los que se indican a continuación:

Transporte marítimo

- Carga en contenedores: 24 horas antes de la realizar la carga en el puerto de salida.
- Carga en grandes cantidades/ fraccionada: 24 horas antes de llegar al primer puerto en el país de destino.

Transporte aéreo

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

Transporte ferroviario

- 2 horas antes de llegar al primer puerto en el país de destino.

Transporte terrestre

- 1 hora antes de llegar al primer puerto en el país de destino.

x. Plazo para el envío de datos sobre la carga aérea antes del embarque

En caso de transmisión de datos ante del embarque como se especifica en el párrafo iv, los datos deben enviarse en cuanto la información esté disponible y a más tardar antes del embarque de las mercaderías a bordo de la aeronave.

2.1.4. Intercambio de información sobre los envíos de alto riesgo

En el marco de la cadena de control aduanero integrado, las administraciones aduaneras

⁵ La inspección/control es la implementación de medios técnicos u otros para detectar armas, explosivos y cualquier otro artefacto peligroso que puede ser utilizado para cometer un acto ilegal.

situadas a lo largo de la cadena logística deben intercambiar datos especialmente cuando se trate de envíos de alto riesgo, en base a la evaluación de riesgos y para facilitar el levantamiento. Este sistema de correo electrónico puede incluir el intercambio de notificaciones para las operaciones de exportación, especialmente los resultados del control y la correspondiente notificación de llegada.

Las leyes nacionales deben contemplar disposiciones que autoricen a la aduana enviar la información que posee al resto de las administraciones aduaneras. Si no existen este tipo de disposiciones habrá que elaborarlas y aplicarlas. Las directrices para la elaboración de una legislación nacional que contemple la recopilación y el envío de datos aduaneros pueden servir de base para la elaboración de esas disposiciones. Además, las herramientas actuales de la OMA como el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de acuerdo bilateral pueden servir de base para el intercambio de información sobre las mercaderías de alto riesgo.

2.1.5. Modelo de Datos de la OMA

Las Administraciones Aduaneras deberán asegurarse de que sus sistemas informáticos sean interoperables y de que estén basados en normas abiertas. Para ello, deberán utilizar el Modelo de Datos Aduaneros de la OMA, que define un conjunto máximo de datos necesarios para cumplir con las formalidades de exportación e importación. Además, el Modelo de Datos define el formato de los mensajes electrónicos para realizar las declaraciones de la carga y de las mercaderías. El Modelo de Datos de la OMA comprende todos los elementos de datos enumerados en el anexo que podrían solicitarse como información avanzada para garantizar la seguridad.

2.1.6 Cadena logística autorizada

i. Operadores económicos autorizados

Los OEA que cumplan los criterios especificados por las Aduanas (ver Anexo IV) tendrán derecho a participar de procedimientos simplificados de despacho, siempre y cuando presenten la información mínimo requerida. Estos criterios incluyen tener un historial favorable de cumplimiento de las normativas aduaneras, un compromiso demostrado con la seguridad de la cadena logística por su participación en el programa de asociación aduanas-empresas y un sistema eficiente para gestionar los registros comerciales y ofrecer garantías de rentabilidad. Para fortalecer la seguridad de la cadena logística y armonizar los regímenes aduaneros, las Administraciones Aduaneras deberán trabajar a favor del reconocimiento mutuo del Operador Económico Autorizado dentro de los distintos programas o entre ellos.

ii. Cadena logística autorizada

El concepto de cadena logística autorizada se refiere a la aprobación que otorgan las Aduanas a todos los participantes de una operación comercial internacional ya que cumplieron con las normas establecidas para el manejo seguro de las mercaderías y de la información. Los envíos que circulen desde su punto de origen hasta su lugar de destino obtendrán beneficios en un procedimiento transfronterizo integrado y simplificado en el que se exigirá una única declaración simplificada con poca información.

2.2. Norma 2 – Autoridad para inspeccionar la carga

Las Administraciones Aduaneras tendrán la facultad necesaria para inspeccionar la carga que ingresa, sale, transita (incluyendo la que permanece a bordo) o que es transbordada.

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

Para realizar las inspecciones deberán utilizarse equipos de inspección no intrusiva y detectores de radiación cuando sea necesario y de conformidad con los resultados del análisis de riesgo. Estos equipos son necesarios para inspeccionar rápidamente la carga o los

contenedores de alto riesgo sin interrumpir el flujo del comercio legítimo.

2.3.1. Tecnología moderna

Para ayudar a sus Miembros, la OMA estableció la Red de tecnologías (TeN) y publicó un Documento SAFE⁶ con directrices detalladas sobre la adquisición y operación del equipo de escaneo de contenedores.

2.4. Norma 4 –Sistemas de análisis de riesgo

Las Administraciones Aduaneras deberán crear un sistema de gestión de riesgos para identificar la carga y/o medios de transporte que podrían resultar de alto riesgo y automatizarlo. Este sistema debería incluir un mecanismo para validar las evaluaciones de riesgo, las decisiones de selectividad e implementar las prácticas aconsejadas.

2.4.1. Sistemas automatizados de selectividad

Las Administraciones Aduaneras deberán crear sistemas automatizados basados en las mejores prácticas internacionales que utilicen el análisis de riesgo para identificar los envíos de carga y contenedores que supongan un posible riesgo para la seguridad mediante el uso de información avanzada e inteligencia estratégica. Para los envíos marítimos de carga transportados en contenedores, dicha capacidad deberá aplicarse uniformemente antes de cargar el buque. Para los envíos comerciales enviados a través de distintos medios de transporte, debido a la situación geográfica de los países involucrados en la transacción, el uso de sistemas automatizados de selectividad debe aplicarse durante todo el itinerario de la carga, desde el lugar de partida hasta el destino final.

2.4.2. Compendio de la OMA sobre la gestión de riesgos en materia aduanera.

El Compendio está compuesto por dos volúmenes separados pero relacionados entre sí. El primer volumen trata sobre los aspectos organizacionales de la gestión de riesgos. Describe los distintos boques constitutivos de un marco de gestión de riesgos organizacional. La integración de la gestión de riesgos como cultura organizacional y el fortalecimiento de capacidades en materia de gestión de riesgos en etapas sucesivas también se incluyen en el primer volumen.

El volumen 2 trata sobre la gestión operativa de riesgos. Incluye documentación “sensible en materia de lucha contra el fraude” reservada únicamente a la aduana y, también, varias guías prácticas y modelos de evaluación de riesgos relativos a la circulación de mercaderías, personas, medios de transporte, operadores económicos y otras partes que intervienen en el comercio internacional. Los temas que se abordan en el volumen 2 se pueden clasificar en cuatro grandes grupos: la evaluación de riesgos, la elaboración de perfiles y la selectividad, los indicadores de riesgo; el análisis de la información y la inteligencia.

El es un documento vivo que se actualizará permanentemente para reflejar los últimos desarrollos relativos a las prácticas de gestión de riesgos, en el entorno operativo de la aduana que evoluciona permanentemente.

2.4.3. Referencias

El volumen 2 del Compendio de la OMA sobre la gestión de riesgos en materia aduanera incluye varios documentos (por ejemplo Los indicadores generales de los envíos de alto riesgo, los indicadores de riesgo y manuales elaborados a partir de las etapas logísticas del comercio internacional como antes, durante y después del arribo de las mercaderías) que son referencias

⁶ El documento SAFE contiene todos los documentos útiles y pertinentes para la implementación del Marco SAFE.

útiles para la gestión (y evaluación) de riesgos.

2.5. Norma 5 – Selectividad, perfil y selección del objetivo

Las Aduanas deberán utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo, incluyendo entre otros, información electrónica avanzada sobre envíos de carga hacia y desde un país antes de su partida o arribo; inteligencia estratégica; datos comerciales informatizados; evaluación de anomalías; y seguridad de la cadena logística de un agente comercial. Por ejemplo, la certificación y validación de la seguridad del punto de origen, como menciona el Pilar 1 Aduanas-Empresas, reduce el riesgo, y por lo tanto, el alcance de la selección del objetivo.

2.6. Norma 6 – Información electrónica previa

Las Administraciones Aduaneras deberán solicitar información electrónica previa sobre las cargas y los contenedores con la suficiente antelación para poder realizar el análisis de riesgo correspondiente.

2.6.1. Necesidad de informatización

La transmisión electrónica avanzada de la información a las Aduanas requiere la utilización de sistemas aduaneros informatizados, incluido el intercambio electrónico de información al momento de la exportación e importación.

2.6.2. Directrices del Convenio de Kioto revisado sobre las TIC

Las normas 7.1, 6.9, 3.21 y 3.18 del anexo general del Convenio de Kioto Revisado exigen a las Aduanas aplicar las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) a las operaciones aduaneras, incluyendo el uso de tecnologías de *e-commerce*. Por eso, la OMA ha preparado Directrices para aplicar la automatización en las Aduanas. Deberá hacerse referencia a estas directrices al momento de crear nuevos sistemas informáticos o al mejorar los actuales. Además, se recomienda a las Administraciones Aduaneras que consulten el Compendio Aduanero de la OMA sobre informatización.

2.6.3. Uso de los sistemas de operadores económicos

Las directrices sobre las TIC también recomiendan la posibilidad de utilizar los sistemas comerciales de los operadores económicos y de auditarlos para cumplir con los requisitos aduaneros. En especial, en el contexto de la cadena logística autorizada, la posibilidad de que las Aduanas tengan acceso *on-line* a los sistemas comerciales de las partes involucradas, una vez que se hayan resuelto los temas de confidencialidad o legalidad, para tener un mejor acceso a la información real y para tener la posibilidad de utilizar procedimientos simplificados de largo alcance. Otro ejemplo son los sistemas comunitarios de carga (SCC- Cargo Community Systems) en donde todas las partes involucradas en la cadena de transporte han creado un sistema electrónico a través del cual intercambian todos los datos relacionados con la carga y el transporte. A pesar de que estos sistemas contienen todos los detalles aduaneros necesarios, las Aduanas deberían considerar la posibilidad de participar en esos sistemas y de tomar los datos necesarios para llevar a cabo sus tareas.

2.6.4. Normas sobre el intercambio electrónico de datos

Las directrices sobre tecnologías de la información y la comunicación del Convenio de Kioto recomiendan a las Aduanas ofrecer más de una solución para el intercambio electrónico de información. A pesar de que el EDI (Intercambio Electrónico de Datos) que utiliza la norma internacional ONU/EDIFACT sigue siendo una de las opciones preferidas de intercambio, las Aduanas

también deben considerar otras opciones, como por ejemplo el XML. Dependiendo de los riesgos, también se podría utilizar el correo electrónico y el fax.

2.6.5. Modelo de datos de la OMA

Los operadores económicos que deben presentar las declaraciones de carga y mercaderías ante las Aduanas deberán utilizar las especificaciones de los mensajes electrónicos teniendo como base el Modelo de Datos de la OMA.

2.6.6. Seguridad en materia de TIC

La utilización de las tecnologías de la información y la comunicación y el intercambio electrónico de información en redes abiertas, requiere que se emplee una estrategia de seguridad. Por lo tanto, la seguridad de las TIC tiene que considerarse como parte integral de cualquier estrategia de seguridad de la cadena logística. Para contar con una estrategia informática efectiva y eficiente, las Aduanas tienen que realizar un análisis de riesgo. Las directrices TIC del Convenio indican la manera en que una estrategia de seguridad puede asegurar la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información, de los sistemas informáticos y de la información que manejan. Hay muchas maneras de aplicar la seguridad de las TIC, por lo que se hace referencia a las directrices del Convenio de Kioto sobre TIC.

2.6.7. Firmas digitales

Un elemento de seguridad de las TIC para lograr una estrategia de seguridad de la cadena logística es las firmas digitales. Las firmas digitales o la infraestructura de claves públicas, pueden desempeñar un papel importante para asegurar el intercambio electrónico de información. La cadena de control aduanero incluye la posibilidad de que los agentes comerciales puedan presentar sus declaraciones por adelantado ante la Administración Aduanera del país de exportación o ante la Administración Aduanera del país de importación. Sería bueno que los operadores económicos también se beneficiaran por el reconocimiento mutuo de los certificados digitales. Esto permitirá que los operadores económicos firmen todos los mensajes electrónicos de las Administraciones Aduaneras que hayan aceptado reconocer este certificado. Este reconocimiento transfronterizo de certificados digitales puede ayudar a incrementar la seguridad y, al mismo tiempo, puede ofrecer facilitación y simplificación al agente comercial. Por lo tanto, se alienta a las Administraciones Aduaneras a aplicar la Recomendación de la OMA sobre la transmisión y autenticación electrónica de información aduanera y normativa.

2.6.8. Fortalecimiento de capacidades

Las Administraciones Aduaneras que soliciten asistencia para desarrollar o adquirir sistemas informatizados deberán contar con la voluntad política necesaria para aplicar el Marco SAFE.

2.6.9. Confidencialidad y protección de los datos

El intercambio de datos, ya sea entre las Administraciones Aduaneras o con el sector privado, deberá iniciarse luego de que se lo consulte con las entidades gubernamentales que tratan el tema de la confidencialidad y la protección de los datos. Las leyes de confidencialidad y protección de datos se sancionan para proteger el derecho de privacidad de los individuos, la confidencialidad comercial y para que los individuos tengan acceso a sus datos personales para verificar su exactitud.

A este aspecto, la legislación nacional debe contener disposiciones que indiquen que cualquier dato recopilado o transmitido por las Aduanas debe tratarse de manera confidencial y segura y además, debe estar protegida, respetando los derechos de las personas físicas o jurídicas a quienes pertenezca.

Del mismo modo, la protección de datos y la confidencialidad se contemplan en las

herramientas de la OMA, como por ejemplo, el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de Acuerdo Bilateral.

2.7. Norma 7 – Selección y comunicación

Las Administraciones Aduaneras deberán realizar la selectividad y evaluación conjunta; deberán utilizar criterios de selección estandarizados, así como también mecanismos compatibles de comunicación o/y de intercambio de información. Estos elementos serán útiles para el futuro desarrollo de un sistema de reconocimiento mutuo de controles.

2.7.1. Estrategia mundial de la OMA sobre Información e Inteligencia

El Compendio de la OMA sobre la gestión de riesgos en materia aduanera. El volumen 2 del Compendio de la OMA sobre la gestión de riesgos en materia aduanera contiene disposiciones para la evaluación de riesgos, incluyendo conjuntos de criterios de selectividad normalizados.

2.7.2. Consideraciones legales

Las Administraciones Aduaneras pueden seleccionar y controlar los envíos de manera conjunta para incrementar su eficacia para así garantizar la seguridad de los envíos y para luchar contra el crimen organizado transfronterizo. Normalmente, las Administraciones Aduaneras establecen reglas y condiciones para realizar esos esfuerzos conjuntos. Las herramientas de la OMA, como por ejemplo el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de Acuerdo Bilateral contienen disposiciones que respaldan esa cooperación internacional o bilateral.

2.8. Norma 8 – Evaluación del rendimiento

Las Administraciones Aduaneras deberán realizar informes sobre el rendimiento incluyendo la cantidad de envíos revisados, el subconjunto de envíos de alto riesgo, los controles realizados a envíos de alto riesgo, los controles de envíos de alto riesgo utilizando tecnologías no intrusivas, los controles de envíos de alto riesgo utilizando tecnologías no intrusivas y medios físicos, los controles de envíos de alto riesgo solamente a través de medios físicos, los tiempos de despacho y los resultados positivos y negativos. La OMA se encargará de consolidar estos informes.

2.8.1. Recopilación de datos

Las Administraciones Aduaneras recopilarán y aplicarán los datos necesarios para calcular el impacto y la eficacia de su adhesión al Marco SAFE. Para esto se puede utilizar el documento Estudio sobre Tiempo de Despacho (TRS) de la OMA.

2.9. Norma 9 – Evaluación de seguridad

Las Administraciones Aduaneras deberán trabajar junto con otros organismos para realizar las evaluaciones de seguridad relacionadas con el movimiento de mercaderías en la cadena logística internacional y además, deberán resolver con rapidez cualquier problema que se presente.

2.10. Norma 10 – Ética de los agentes

Las Administraciones Aduaneras y las demás autoridades competentes deberán realizar

programas para evitar el incumplimiento de las normas de ética de los agentes y para identificar y luchar contra los comportamientos deshonestos.

2.10.1. Declaración de Arusha Revisada

La Declaración de Arusha Revisada es la guía principal para que las Administraciones Aduaneras puedan instalar los sistemas anticorrupción

2.10.2. Capacitación

La seguridad y la facilitación a lo largo de la cadena logística mundial exigen contar con personal altamente capacitado y motivado. Las Aduanas deben asegurarse de capacitar regularmente a todo el personal para que éstos adquieran y mantengan las capacidades necesarias para realizar controles aduaneros efectivos y eficientes, y para operar en un entorno electrónico.

2.11. Norma 11– Inspección de las mercaderías destinadas al exterior

Las Administraciones Aduaneras deberán inspeccionar las cargas y los contenedores de alto riesgo que fueran destinados al exterior cuando el país de importación lo solicite.

2.11.1. Solicitud de control

Cuando una Administración Aduaneras, al realizar el análisis de riesgos, tiene motivos para creer que un contenedor o una carga con destino a cualquiera de sus puertos de entrada pueden representar un riesgo, podrá solicitar a la Administración Aduanera del país de origen que realice un control del contenedor o carga, preferentemente antes de realizar la carga (ver 4.1).

2.11.2. Consideraciones legales

Las herramientas de la OMA, como por ejemplo el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de Acuerdo Bilateral permiten que una Administración Aduanera solicite a otra que realice el control.

3. Integridad de los precintos para el envío seguro de contenedores

3.1. Importancia de especificar las relaciones de seguridad

Todas las partes obtendrán beneficios si existe un mayor consenso en lo que respecta al movimiento de mercaderías en contenedores seguros. Estos beneficios incluyen:

- Mayor seguridad contra los actos terroristas que se aprovechan del comercio mundial de mercaderías;
- Reducción del riesgo por dificultades económicas causadas por interrupciones o cierres del comercio en respuesta a actos terroristas;
- Mayor seguridad contra robo y desvío de la carga, que ocasionan reducciones en las pérdidas directas y en los costos indirectos, como por ejemplo, el seguro;
- Mayor seguridad contra el transporte ilegal de materiales como por ejemplo drogas y armas, así como también de personas;
- Mayor seguridad contra el movimiento ilegal de mercaderías en el "mercado negro" y en el "mercado gris";

- Reducción del riesgo de evasión de aranceles e impuestos;
- Aumento de la confianza en los sistemas comerciales internacionales de las actuales y posibles empresas de transporte de mercaderías;
- Beneficios en materia de facilitación, como por ejemplo, controles reducidos (plazos fronterizos reducidos) y acceso a procedimientos simplificados.

3.2. Responsabilidades a lo largo de la cadena de custodia

A. Responsabilidades transversales

Existen responsabilidades y principios que se aplican a través del ciclo del envío de mercaderías en contenedores. Un elemento clave son las relaciones entre las partes cuando se realizan cambios en la custodia o posesión del contenedor. Esto no reduce ni oculta la responsabilidad del transportador al momento de la carga y precintado del contenedor. Cada parte que tiene un contenedor asume responsabilidades de seguridad mientras que están en posesión de la carga, ya sea que esté en un punto determinado o mientras se traslada entre distintos puntos. Todas las partes que tengan información que deba presentarse ante la administración pública para tratar temas aduaneros y de seguridad tiene responsabilidades. Esas responsabilidades incluyen:

- La protección de mercaderías físicas contra la manipulación, el robo y los daños;
- El envío de información a las autoridades gubernamentales para asegurar la investigación;
- La protección de la información para evitar la manipulación y el acceso no autorizado. Esta responsabilidad se aplica antes, durante y después de la custodia de las mercaderías.

Los precintos de seguridad son una parte esencial de la cadena de custodia. Debajo se hace referencia al grado y a la aplicación del precinto de seguridad. La parte receptora deberá controlar los precintos de seguridad cuando se realice cada cambio de custodia de un contenedor. La inspección de un precinto requiere el control visual de signos de manipulación, la comparación del número de identificación del precinto con la documentación de la carga, y además registrar la inspección en la documentación que corresponda. Si el precinto no estuviera en su lugar, si presentara signos de manipulación, o si tuviera un número de identificación distinto al que figura en la documentación de carga, se tendrán que realizar diversas acciones:

La parte receptora deberá comunicar a la parte que envía el contenedor y al transportista la discrepancia. La parte receptora debe registrar esa discrepancia en la documentación de carga. La parte receptora deberá informar a la Aduana o a las fuerzas de seguridad, según lo indiquen las leyes nacionales. Cuando no existieran tales requisitos de notificación, la parte receptora rechazará la custodia del contenedor hasta que se comuniquen con la parte que envía el contenedor y hasta que se resuelvan las discrepancias. Una vez resueltas, la parte receptora colocará un precinto de seguridad en el contenedor y tomará nota de los detalles, incluyendo el nuevo número de precinto e.

Los precintos de seguridad se podrán cambiar cuando hubiera razones legítimas para hacerlo. Algunos ejemplos que pueden mencionarse son: las inspecciones que realiza una Administración Aduanera exportadora para verificar que se cumpla con las normas de exportación; las inspecciones que realiza un transportista para asegurar la estiba del cargamento; las inspecciones que realiza la Administración Aduanera que lleva a cabo la importación para confirmar las declaraciones de la carga; y las inspecciones que realizan por los oficiales de seguridad en lo que respecta a temas normativos o delictivos.

Si los oficiales públicos o privados tuvieran que retirar un precinto de seguridad para

inspeccionar el cargamento, luego colocarán un precinto que reemplace el anterior y que cumpla con los requisitos mencionados más adelante; luego tendrá que dejar constancia de la acción así como también del nuevo número de precinto.

B. Lugar de carga

El transportista/consignador será responsable de cargar el contenedor y de realizar una descripción exacta de la carga. El transportista será responsable de colocar el precinto de seguridad luego de que se haya finalizado la carga, y además, será responsable de preparar la documentación para el envío.

El precinto de seguridad deberá cumplir con la definición de precintos mecánicos de alta seguridad que figura en la ISO 17712. El precinto deberá colocarse en el contenedor de manera tal que evite cualquier tipo de manipulación que se pueda realizar a la manija que se encuentra en la puerta del contenedor. Hay distintas maneras de hacerlo: colocar los precintos para evitar que se gire la leva de cierre de las puertas externas o utilizar medidas contra la manipulación, como por ejemplo el uso de precintos con cables que pasen a través de las barras de la puerta.

El transportista terrestre recogerá la carga. Además, recibirá la documentación, controlará el precinto y tomará nota del estado de la documentación, y partirá con la carga.

C. Terminal intermedia

Si el movimiento del contenedor se realiza a través de una terminal intermedia, entonces el transportista terrestre transferirá la custodia del contenedor al operador de la terminal. El operador recibirá la documentación, controlará el precinto y tomará nota del estado de la documentación. Normalmente, el operador envía una notificación electrónica de recepción (informe de situación) a otras partes privadas del envío. El operador prepara u organiza el contenedor para su próximo movimiento, que podrá ser por tierra, ferrocarril o barcaza. Se realizarán procesos similares de verificación y documentación cuando se retire o salga el contenedor de la terminal intermedia. No es habitual que los organismos públicos formen parte o estén informados sobre los traslados intermodales que se realizan en las terminales intermedias.

D. Terminal marítima de carga

Al llegar a la terminal marítima de carga, el transportista terrestre transfiere la custodia del contenedor al operador de la terminal. El operador de la terminal recibe la documentación y envía una notificación electrónica de recepción (informe de situación) a las partes privadas del envío. El operador de la terminal prepara u organiza el contenedor para cargarlo en el buque.

El transportista o la terminal marítima, como representante del transportista, controlará el estado del precinto y tomará nota de ello; esto puede realizarse en la puerta de la terminal o luego de que haya ingresado a la misma, pero siempre antes de cargar el contenedor en el buque. Los organismos públicos del país de exportación revisarán la documentación, realizarán el control de exportación necesario y emitirán los certificados de seguridad. Las Administraciones Aduaneras que soliciten información avanzada recibirán la información, la revisarán, y aprobarán el contenedor (explícita o tácitamente) para que se realice la carga o sino emitirán un mensaje de "no cargar" para los contenedores que no puedan cargarse hasta finalizar la evaluación, incluida una posible inspección.

Para los países que tienen requisitos de declaración y control de exportaciones, el transportista deberá solicitar al consignador la documentación que demuestre que ha cumplido con todos los requisitos antes de realizar la carga para su exportación. (Sin embargo, el consignador debe tener toda

la documentación necesaria y debe cumplir con todos los requisitos para la exportación). Cuando corresponda, el transportista deberá presentar su manifiesto ante las Aduanas de importación que así lo requieran. No deberán cargarse a bordo del buque los envíos para los que se hayan emitido mensajes de "no cargar" hasta que se finalice la evaluación.

E. Terminal de transbordo

El operador de la terminal de transbordo controlará el precinto de seguridad entre la descarga y la recarga del contenedor. Este requisito puede evitarse en el caso de las terminales de transbordo que tienen planes de seguridad que cumplen con el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código ISPS de la Organización Marítima Internacional).

F. Terminal marítima de descarga

El receptor/consignatario normalmente acuerda que un despachante de Aduana le facilite el despacho del envío en la terminal marítima de descarga. Generalmente, para esto el dueño de la carga tiene que entregar la documentación al despachante antes del arribo.

El transportista marítimo proporcionará información electrónica avanzada del manifiesto de la carga al operador de la terminal y a la Administración Aduanera de importación. Las Aduanas pueden seleccionar contenedores para realizar diversos niveles de control al momento de la descarga o posteriormente. Las Aduanas pueden controlar el estado del precinto y la documentación correspondiente además de la carga en sí. Si el contenedor debiera viajar hacia otro lugar para su despacho, la Aduana que se encuentra en la terminal de descarga deberá colocar un precinto aduanero al contenedor y lo registrará en la documentación correspondiente.

El receptor/consignatario o el despachante de Aduana pagarán cualquier impuesto o arancel y dispondrá el despacho del envío. El transportista terrestre, luego de recibir la carga para que salga desde la terminal marítima, controlará y tomará nota sobre el estado del precinto y recibirá la documentación que le entregue el operador de la terminal.

G. Terminal intermedia

Los procesos que se realizan en las terminales intermedias del país de importación son iguales a los que se realizan en las terminales intermedias de los países de exportación.

H. Lugar de descarga

Al recibir el contenedor, el consignatario o desconsolidador controlará el precinto y tomará nota sobre cualquier discrepancia que hubiera en la documentación. El consignatario descargará el contenedor y verificará la cantidad y la condición del cargamento teniendo en cuenta la documentación. Si hubiera faltas, sobras o daños, se tomará nota para realizar los reclamos correspondientes o para informar al seguro; luego se auditará y revisará el envío y su documentación. Si hubiera una anomalía relacionada con drogas, contrabando, polizones o materiales sospechosos, deberá informarse a la Aduana del consignatario u a otra fuerza de seguridad.

Sección IV. Pilar 2 – Aduana-Empresas

1. Introducción

Cada Administración Aduanera creará una asociación con el sector privado para asegurar la seguridad de la cadena logística internacional. El objetivo principal de este pilar es la creación de un sistema internacional para identificar a las empresas privadas que ofrecen un alto grado de garantías de seguridad para su papel en la cadena logística. Estos socios pueden recibir beneficios tangibles dentro de dichas asociaciones como por ejemplo el procesamiento expeditivo y otras medidas.

La siguiente declaración que figura en las “Directrices de Alto Nivel para los Acuerdos de Cooperación que se celebren entre los Miembros de la OMA y la Industria Privada para Aumentar la Seguridad de la Cadena Logística y para Facilitar el Flujo del Comercio Internacional” resume la relación entre las Aduanas y las Empresas al incorporar otro requisito para proteger al comercio internacional:

“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.”

Esos programas amplían la evaluación sobre la seguridad de la carga y los contenedores en la cadena logística al involucrar al sector privado y al solicitar mayor seguridad en el punto de origen, por ejemplo, en el punto de carga de un contenedor en los puertos extranjeros de carga de un fabricante, y cuando se transportan los contenedores de un punto a otro a través de la cadena logística.

El Marco SAFE establece los criterios a través de los que las empresas que se encuentran en la cadena logística pueden obtener la condición de autorizado como socio confiable. Esos criterios tratan temas como una evaluación de amenazas, un plan de seguridad que se adapta a las amenazas evaluadas, un plan de comunicación, medidas para evitar que mercaderías irregulares o indocumentadas ingresen a la cadena logística internacional, la seguridad física de las instalaciones utilizadas como lugares de carga o depósito, la seguridad de contenedores y carga, los medios de transporte, el personal de investigación, y la protección de los sistemas informáticos.

Muchos factores pueden determinar las prioridades para validar o autorizar a los participantes, por ejemplo, el volumen de importación, las anomalías relacionadas con la seguridad, la amenaza estratégica impuesta por ciertas regiones geográficas, o cualquier otra información relacionada con el riesgo. Decidir cuáles son los factores a enfatizar cambiará de acuerdo a las circunstancias.

También es importante llegar a un acuerdo general sobre los beneficios mínimos que pueden obtener los socios comerciales que tengan la condición de operadores autorizados. Los beneficios incluyen el rápido movimiento de la carga de bajo riesgo a través de la Aduana, mejores niveles de seguridad, mejores costos en la cadena logística a través de la eficiencia de la seguridad, mejor reputación para la organización, mayores oportunidades comerciales, mejor entendimiento de los requisitos Aduaneros, y mejor comunicación entre los OEA y las administraciones Aduaneras.

Muchas empresas que funcionan junto con la cadena logística internacional ya deben cumplir con los requisitos internacionales de seguridad y/o tener programas internos de seguridad para solucionar los problemas de las Administraciones Aduaneras. Los sistemas que se encuentran dentro del Pilar Aduanas-Empresas del Marco 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.

Debido a la cantidad de nuevos programas nacionales de OEA, las Administraciones Aduaneras y las empresas internacionales que se unan al Marco SAFE estandarizarán el Pilar⁷.

En el marco de las medidas de continuidad y reanudación del comercio, los gobiernos deben trabajar junto al sector privado, incluyendo a los operadores económicos autorizados para crear dispositivos, planes y procedimientos que optimicen la continuidad y la reanudación de las actividades en caso de que se interrumpa la cadena logística internacional⁸

2. Normas y especificaciones técnicas para su aplicación

Los Miembros de la OMA y el sector privado consideran que es importante asegurar la cadena logística y además facilitar la circulación de las mercaderías en las fronteras. También son conscientes de que una mejora en cualquiera de los términos de esta ecuación se verá reflejada en el otro. Cabe señalar que el *“Marco SAFE que permite celebrar acuerdos de cooperación para cada sector con el objetivo de reforzar la seguridad de la cadena logística y facilitar el comercio”* puede servir para establecer tal sistema durante la fase inicial de aplicación del marco SAFE. La clave del éxito de la asociación aduana-empresas reside en varios factores importantes basados en el respeto mutuo de las obligaciones y funciones de cada una de las partes. Los principales temas, expuestos a continuación, que de ninguna manera son taxativos, deberían servir de inspiración para las actividades conjuntas que realicen las aduanas y las empresas: asociación, seguridad, autorización, tecnología, comunicación y facilitación.

2.1. Norma 1 – Asociación

Los Operadores Económicos Autorizados (OEA) que participan en la cadena logística internacional realizarán autoevaluaciones utilizando normas de seguridad y buenas prácticas para asegurarse de que las políticas y procedimientos internos proporcionen las garantías correspondientes para sus envíos y contenedores hasta que sean despachados por el control aduanero en el lugar de destino.

El programa de asociación aduana-empresas debe lograr que los planes de seguridad basados en el modelo comercial del OEA sean flexibles y personalizados.

La administración de aduanas y el OEA deben establecer y documentar juntos, las medidas de seguridad que los OEA van a aplicar y actualizar.

El documento de asociación aduana-empresa elaborado en conjunto debe incluir procesos escritos y verificables para asegurarse, en la medida de lo posible y de conformidad al modelo comercial del OEA, que los socios comerciales de dicho operador, incluido los fabricantes, los proveedores de productos y los vendedores, se comprometan a cumplir las normas de seguridad establecidas en el Marco SAFE.

Se deben efectuar revisiones periódicos de los procesos e instalaciones del OEA (en función del riesgo) para verificar si cumplen con los procedimientos de seguridad establecidos en el acuerdo comercial relativo a la seguridad.

2.2. Norma 2 – Seguridad

Los operadores económicos autorizados incorporarán mejores prácticas de seguridad en sus prácticas comerciales.

⁷ Las especificaciones técnicas de las normas del Marco SAFE del Pilar 2 figuran en el párrafo 2 de la sección IV del presente instrumento.

⁸ Los detalles del plan de continuidad y reanudación del comercio figuran en la sección VI del presente instrumento.

El operador económico autorizado aplicará las medidas de seguridad que garanticen la seguridad de las instalaciones, así como también el control del perímetro exterior e interior y del acceso, impidiendo la entrada de personas no autorizadas a las instalaciones, transportes, muelles y áreas de carga.

El control del acceso a las instalaciones de la cadena logística deberá contar con medidas de control administrativo para la emisión y supervisión de identificaciones (empleados, visitantes, proveedores, etc.) y otros dispositivos de ingreso, incluyendo llaves, tarjetas de acceso y otros dispositivos que permitan la entrada libre a la propiedad de la empresa.

Se deberá retirar la identificación, el permiso de ingreso y de utilización de los sistemas informáticos a todos aquellos empleados que hayan sido despedidos.

Toda la información comercial deberá estar protegida a través de distintas herramientas de seguridad como por ejemplo claves individualmente asignadas, capacitaciones sobre los sistemas de seguridad, protección contra el ingreso no autorizado y contra la utilización incorrecta de la información.

Los programas de seguridad del personal deberán incluir la evaluación de empleados actuales y posibles empleados, de acuerdo con lo permitido por las leyes nacionales. Estos programas deberán incluir controles periódicos de los antecedentes de los empleados que trabajan en posiciones claves, para así detectar cambios inusuales en la situación social y económica de los mismos.

De acuerdo con el modelo comercial del OEA, deberán aplicarse programas y medidas de seguridad para promover la integridad de los procesos de los socios comerciales que estén relacionados con el transporte, manejo y almacenamiento de la carga en la cadena logística.

Deberán aplicarse determinados procedimientos para asegurarse de que toda información utilizada para el procesamiento electrónico o manual de la carga sea legible, exacta y esté protegida contra alteraciones, pérdidas o introducción de datos erróneos. El OEA y la Aduana garantizarán la confidencialidad de la información comercial y sensible. La información suministrada será utilizada solamente para los fines indicados.

Un OEA que envía o recibe una carga deberá asegurarse de que concuerde con la documentación del envío. El OEA se asegurará de que la información que recibió por parte de los socios comerciales sea transmitida correctamente y a tiempo. Las personas que reciben o entregan la carga deberán identificarse antes de la salida o recepción de la misma.

El OEA deberá realizar capacitaciones para ayudar a los empleados a mantener la integridad de la carga, reconociendo las amenazas internas y protegiendo los ingresos. El OEA deberá informar a los empleados sobre los procedimientos que la empresa utiliza para identificar e informar los incidentes sospechosos.

2.3. Norma 3 – Autorización

La Administración Aduanera, junto con los representantes de la comunidad comercial, crearán procesos de validación o de acreditación de calidad que ofrezcan incentivos a las empresas siempre y cuando adquieran la condición de operadores económicos autorizados.

La Administración Aduanera deberá cooperar con los socios comerciales para determinar los beneficios que derivarán de la participación en la cadena logística.

La Administración Aduanera deberá escuchar las preocupaciones del OEA y de sus representantes autorizados y luego indicar un método de comunicación que garantice que los temas sean recibidos, tratados y resueltos adecuadamente.

La Administración Aduanera deberá documentar los beneficios que la administración espera suministrar (dentro su jurisdicción) a los socios que participen completamente en la cadena logística. Estos beneficios serán controlados e informados y además deberán estar acordes con las obligaciones que las Aduanas introducen en los programas nacionales.

Las Administraciones Aduaneras deberán trabajar a favor del reconocimiento mutuo del OEA dentro de los distintos programas para resaltar las ventajas que ofrece a sus respectivos OEA.

La Administración Aduanera deberá presentar o modificar disposiciones y aplicar procedimientos para acelerar el procesamiento de mercaderías destinadas al consumo o la exportación de envíos de bajo riesgo.

La Administración Aduanera se beneficiará fortaleciendo la seguridad de las mercaderías en la cadena logística internacional, ya que la mejora de los procedimientos de inteligencia, de la capacidad de evaluar los riesgos y seleccionar los envíos de alto riesgo asegura una utilización más eficiente de los recursos.

La Administración Aduanera, así como los OEA, se beneficiarán gracias al uso y la aplicación de la autoevaluación y las verificaciones.

2.4. Norma 4 – Tecnología

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

Los OEA deberán cumplir los requisitos establecidos en varios acuerdos internacionales, incluyendo: el Convenio Aduanero sobre Contenedores (1972) y el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercaderías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR, 1975).

Las Administraciones Aduaneras deberán facilitar el uso voluntario de tecnologías más avanzadas, además del precinto mecánico para controlar la integridad del contenedor y la carga, y para informar sobre las interferencias no autorizadas.

Los OEA deberán contar con procedimientos documentados que reflejen la política interna sobre la colocación y el procesamiento de la carga y de los contenedores que utilizan precintos de alta seguridad u otros dispositivos diseñados para evitar la manipulación.

La Administración Aduanera deberá contar con procedimientos documentados que describan el sistema de verificación de precintos que utiliza, así como también sus procedimientos operativos para resolver las discrepancias.

La Administración Aduanera y el OEA deberán mantener un diálogo abierto sobre los temas de interés común para beneficiarse con las normas comerciales y las tecnologías de integridad de contenedores y deben estar dispuestos a tratar de común acuerdo los casos de violación de la seguridad de los precintos.

Al respecto, la Recomendación de Consejo de la OMA sobre las formalidades aduaneras relativas a la admisión temporal de los dispositivos de seguridad de los contenedores, descrita en el Documento SAFE, constituye el punto de partida para facilitar la

admisión temporal de esos dispositivos.

2.5 Norma 5 – Comunicación

La Administración Aduanera actualizará periódicamente los programas de asociación Aduanas-Empresas para promover normas mínimas de seguridad y mejores prácticas.

Las Aduanas deberán indicar cuáles son los procedimientos a seguir en caso de que hubiera una investigación o una sospecha de que se cometieron delitos aduaneros; incluso podrán entregarle al OEA o a su representante los números de teléfono de los funcionarios aduaneros para contactarlos en caso de emergencia.

Las Aduanas deberán comunicarse con todas las partes involucradas en la cadena logística internacional para tratar asuntos de mutuo interés, como por ejemplo, las normas aduaneras, los procedimientos y requisitos para lograr la seguridad de las instalaciones y de los envíos.

El OEA deberá valorar los esfuerzos de acercamiento de la aduana descriptos anteriormente y contribuir al diálogo que permitirá realizar una evaluación constructiva y permitirá que el Programa siga siendo válido y se base en normas de seguridad que benefician a ambas partes.

2.6. Norma 6 – Facilitación

La Administración Aduanera trabajará junto con los OEA para incrementar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional que se origine o lleve a cabo a través de su territorio aduanero.

La Administración Aduanera deberá buscar o modificar disposiciones y además aplicar procedimientos que consoliden y agilicen la presentación de la información solicitada para el despacho aduanero, para así facilitar el comercio e identificar la carga de alto riesgo para tomar las medidas necesarias⁹

La Administración Aduanera deberá crear mecanismos que permitan a los socios comerciales realizar observaciones sobre las reformas y modificaciones que afecten significativamente su función al momento de asegurar la cadena logística.

Sección V. Pilar 3 - Aduana – otros órganos gubernamentales e intergubernamentales

1. Introducción

A partir de la elaboración del Marco Normativo SAFE, en 2005, la cooperación entre la aduana y los demás órganos gubernamentales e intergubernamentales asociados al comercio internacional y a la seguridad de la cadena logística cobre cada vez mayor importancia. La OMA tomó conocimiento de ello y elaboró distintas herramientas e instrumentos importantes entre los que figuran los Compendios sobre la gestión coordinada de fronteras y sobre la ventanilla única que influyen y guían la cooperación entre la aduana y los demás órganos gubernamentales e intergubernamentales.

El objetivo principal de esta cooperación es tratar de que los gobiernos actúen de manera

⁹ El Convenio de Kioto revisado ofrece un modelo global que permite realizar esta tarea.

eficaz frente a los desafíos que representa la seguridad de la cadena logística, evitando la superposición de requisitos y controles, agilizando los procedimientos y, finalmente, trabajando para establecer normas internacionales que aseguren la circulación de mercaderías con el fin de facilitar el comercio.

La seguridad de la cadena logística hizo que se estableciera una cooperación entre la aduana y numerosos servicios gubernamentales por ejemplo con las autoridades encargadas de la seguridad del transporte y asuntos internos (por ej. la policía), los servicios que actúan en las fronteras (agricultura entre otros) y los servicios que otorgan licencias (bienes de doble uso, por ej.)

Esta cooperación adopta diversas formas: los servicios pueden compartir instalaciones o compartir material y bases de datos. También pueden realizar intercambio de información, operaciones conjuntas de detección/evaluación de riesgos, de validación de programas, y efectuar juntos las inspecciones. Puede incluir la adaptación de programas de seguridad y de las medidas de control de los distintos servicios.

A nivel nacional, la cooperación entre estos distintos servicios es indispensable. Debido a la naturaleza de la cadena logística internacional, hay que fomentar una cooperación eficaz a nivel bilateral y multilateral entre las organizaciones que representan los distintos sectores y las autoridades reguladoras con el fin de alentar y garantizar una armonización internacional y reducir la carga que pesa sobre los operadores comerciales y los gobiernos.

Para facilitar la implementación de este Pilar, se invita a los Miembros a consultar las herramientas e instrumentos de la OMA, en especial, el Convenio de Kioto revisado así como los Compendios sobre la gestión coordinada de fronteras, la ventanilla única, los OEA y la gestión de riesgos.

2. Normas y especificaciones técnicas para su aplicación

Cooperación dentro del Gobierno

2.1. Norma 1 – Cooperación mutua

Los gobiernos deben alentar la cooperación mutua entre la Administración de aduanes y los demás órganos gubernamentales competentes.

2.1.1. Conviene fomentar la cooperación mutua entre la aduana y los demás órganos gubernamentales competentes que se encargan de regular el envío de mercaderías a través de distintos medios de transporte, incluyendo el transporte intermodal.

2.1.2. Cooperación entre la aduana y las autoridades aeronáuticas

La aduana debe establecer una cooperación mutua con las autoridades aeronáuticas en el marco de sus respectivos programas de certificación en materia de seguridad, por ejemplo el Programa del operador económico autorizado (OEA) y el Programa de agente acreditado conocido como (AH/EC), teniendo en cuenta la situación de cada Miembro. La aduana debe alentar a las autoridades encargadas de la seguridad aérea a que reconozcan que el análisis de riesgo en materia aduanera para los envíos es importante para la seguridad de la carga aérea. Este análisis de riesgo en materia aduanera puede, a veces, derivar en una revisión analítica complementaria de los envíos, por fuera de las normas habituales de la seguridad aérea.

2.1.3. Cooperación entre la aduana y los organismos de la seguridad marítima y portuaria

La aduana debe establecer una cooperación mutua con los organismos encargados de la seguridad marítima (incluyendo las vías navegables fluviales y lacustres) y portuaria. Esta

cooperación puede incluir la adecuación de los programas del OEA y del *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS)* en los ámbitos como el procedimiento de evaluación inicial de la seguridad, el intercambio de información disponible y pertinente y, si es posible, la adecuación de las actividades de supervisión y control del cumplimiento de ley.

2.1.4. Cooperación entre la aduana y los organismos competentes en materia de transporte terrestre.

La aduana debe establecer una cooperación mutua con los organismos competentes en materia de transporte terrestre para todo lo relativo a este medio de transporte (incluyendo el transporte por ferrocarril. La cooperación puede referirse a ciertas actividades como el procedimiento de evaluación inicial de la seguridad, el intercambio de información disponible y pertinente y, si es posible, la adecuación de las actividades de supervisión y control del cumplimiento de ley.

2.1.5 Cooperación entre la aduana y los operadores postales

La aduana debe establecer una cooperación mutua con los operadores postales que garantizan la seguridad del tráfico postal. La cooperación puede abarcar actividades como el procedimiento de evaluación inicial de la seguridad, el intercambio de información disponible y pertinente y, si es posible, la adecuación de las actividades de supervisión y control del cumplimiento de ley.

2.2. Norma 2 – Procedimientos /acuerdos en materia de cooperación

Los gobiernos deben crear y actualizar los procedimientos y acuerdos en materia de cooperación entre los órganos involucrados en el comercio internacional y la seguridad.

2.2.1. Se deben crear mecanismos de coordinación institucional para fortalecer la eficacia de las medidas de seguridad de la cadena logística y de su funcionamiento. Estos mecanismos deben lograr la adaptación de las funciones y obligaciones de los distintos órganos involucrados para asegurar la eficacia de las operaciones, la óptima calidad de los datos y una gestión de riesgos más efectiva, y evitar la duplicación de esfuerzos que realiza el gobierno para asegurar y facilitar el comercio.

2.3. Norma 3 – Armonización de los programas de seguridad

Los gobiernos deben, de ser necesario, armonizar los requisitos de los distintos programas/sistemas de seguridad implementados para mejorar la seguridad de la cadena logística internacional.

2.3.1. La aduana debe establecer una cooperación mutua con los demás órganos gubernamentales en el marco de sus respectivos programas de seguridad. En el marco de estos procesos, los gobiernos deben asegurar que la aduana y los demás órganos realicen juntos una adecuación de los procedimientos de evaluación y validación de los operadores seguros (por ej.: OEA, AH/EC, Código ISPS, programas de cumplimiento interno (ICP).

2.3.2. En cuanto a la seguridad de la carga aérea, los organismos tienen armonizar sus respectivos programas de seguridad, a saber el programa de OEA y el programa de agente acreditado. La cooperación puede estar vinculada a la presentación de la solicitud y su evaluación inicial, el intercambio de información disponible y pertinente sobre el solicitante, la adecuación de las medidas de cumplimiento de la ley y de supervisión luego del otorgamiento del estatuto/ de la autorización (incluyendo el intercambio de información sobre el retiro o revocación del estatuto).

2.4. Norma 4 – Armonización de las medidas nacionales de control

Los gobiernos deben armonizar las medidas nacionales de control de la seguridad de la cadena logística que aplican los órganos gubernamentales en especial las medidas de gestión y de mitigación del riesgo para evitar perjudiquen el comercio legal y circulación internacional.

2.4.1 La aduana debe colaborar con todos los organismos asociados para armonizar, en la medida de lo posible, los procedimientos, medidas o políticas de control y garantizar así la seguridad y la competitividad económica. Esta colaboración se puede realizar a través de inspecciones comunes (materiales y/o documentales), la gestión coordinada del riesgo y el reconocimiento mutuo de los controles.

2.5. Norma 5 – Elaboración de medidas de continuidad y reanudación

La aduana debe trabajar con los demás órganos gubernamentales y las empresas para identificar las funciones y obligaciones respectivas en relación a las medidas de continuidad y reanudación del comercio, para que no existan interrupciones en caso de algún incidente.

2.5.1. Con respecto a las medidas de continuidad y reanudación y para garantizar la continuidad del comercio en caso de incidente, es importante elaborar anticipadamente y actualizar si es necesario los planes y mecanismos basados en las funciones y obligaciones de cada uno.

Cooperación entre y dentro de los gobiernos

2.6. Norma 6 – cooperación mutua

Los gobiernos deben alentar la cooperación mutua entre las administraciones aduaneras y los demás órganos gubernamentales competentes que intervienen en la seguridad de la cadena logística, de ambos lados de la frontera, o en el marco de una Unión aduanera.

2.6.1. Esta cooperación puede referirse al intercambio de información, la capacitación, la asistencia técnica, el fortalecimiento de capacidades, la adaptación del horario de apertura de los servicios y compartir equipamiento.

2.7. Norma 7 – Elaboración de acuerdos y acuerdos de cooperación

Los gobiernos deben establecer acuerdos o acuerdos de cooperación entre los órganos que trabajan juntos en una frontera común o dentro de una Unión aduanera.

2.7.1 Este tipo de colaboración puede requerir la firma de acuerdos de asistencia mutua en materia aduanera (ACAM) u otro tipo de acuerdos que permitan coordinar las funciones de la gestión de fronteras.

2.8. Norma 8 – Armonización de los programas de seguridad

Los gobiernos deben, si es necesario, armonizar los requisitos de los distintos programas de seguridad implementados para mejorar la seguridad de la cadena logística internacional.

2.8.1. Los organismos que intervienen en la seguridad de la cadena logística deben cooperar para mejorar sus programas de seguridad, en caso de ser necesario. Esta colaboración puede consistir en adecuar los requisitos y mejorar las ventajas ofrecidas a los beneficiarios de estos programas y minimizar las duplicaciones inútiles.

2.9. Norma 9 - Armonización de las medidas de control transfronterizo

Los gobiernos deben trabajar en la armonización de las medidas de control transfronterizo.

2.9.1 La cooperación se puede realizar a través del reconocimiento mutuo de los controles y los programas de cumplimiento de la ley, la utilización conjunta de recursos y técnicas, y la aceptación del despacho de mercaderías que realiza la otra parte.

Cooperación multinacional

2.10. Norma 10- Implementación de una cooperación mutua

Los gobiernos deben alentar la cooperación mutua entre las organizaciones internacionales que intervienen en la seguridad de la cadena logística.

2.10.1 Los gobiernos que trabajan a través de la OMA deben colaborar con todos los socios internacionales involucrados en el comercio internacional y la seguridad de la cadena logística para elaborar, actualizar y fortalecer las normas internacionales armonizadas

2.11. Norma 11 – Elaboración de acuerdos o protocolos de acuerdo de cooperación

En nombre de sus Miembros, la OMA debe elaborar y actualizar los mecanismos de cooperación con las organizaciones gubernamentales internacionales (OACI, OMI y UPU por ejemplo) que intervienen en la seguridad de la cadena logística.

Este mecanismo de cooperación tiene la finalidad de complementar los esfuerzos realizados por los Miembros en respuesta a temas como la cooperación nacional y multinacional, la coordinación y la adopción/armonización de normas internacionales.

Sección VI. Continuidad y reanudación de la actividad

Los gobiernos deben trabajar con sus organismos, el sector privado y los demás gobiernos para desarrollar mecanismos, planes y procesos destinados a optimizar y reanudar las actividades en caso de interrupción de la cadena logística internacional.

Con el fin de garantizar la continuidad de las actividades en caso de interrupción, los servicios tendrán funciones y obligaciones diferentes. Es importante que las administraciones aduaneras trabajen con los demás servicios públicos y con el sector privado para identificar sus respectivas funciones y obligaciones. De acuerdo a esas obligaciones se deben crear mecanismos y planes, y actualizarlos si corresponde.

Las administraciones aduaneras trabajarán juntas y con los operadores económicos autorizados y el resto de las empresas en la creación de mecanismos de intercambio de información que sostendrán las prioridades de las empresas y los gobiernos en materia de circulación y procesamiento de la carga en caso de incidente dentro de la cadena logística internacional o de la cadena misma. La cooperación entre las partes interesadas permitirá reanudar rápidamente las actividades de manera global y coordinada.

Las directrices de la OMA sobre la reanudación del comercio que figuran en el Documento SAFE contienen las orientaciones que contemplan la coordinación dentro de las administraciones aduaneras con las partes interesadas del sector público y privado en materia de reanudación de actividades. Otras orientaciones técnicas sobre el tema figuran en la parte L de los requisitos que deben cumplir los OEA llamada Gestión de crisis y reanudación de la actividad luego de una interrupción.

Sección VII. Reconocimiento Mutuo

1. Introducción

La Resolución del Marco SAFE solicita a los Miembros de la OMA, a las Aduanas y a las Uniones aduanera o económicas que expresaron su intención de aplicar el Marco que lo hagan tan pronto como sea posible de acuerdo con sus capacidades. Además, solicita a las Administraciones Aduaneras que trabajen para crear mecanismos de reconocimiento mutuo de la condición de OEA.

El reconocimiento mutuo es un concepto a través del cual una medida o decisión tomada o una autorización otorgada por una Aduana, es reconocida y aceptada por otra Administración Aduanera. El enfoque sobre la autorización de los Operadores Económicos Autorizados es una base sólida para crear sistemas internacionales de reconocimiento mutuo de la condición de OEA a nivel bilateral, subregional y en un futuro mundial.

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

- que los programas de OEA sean compatibles y cumplan con las normas y principios establecidos en el Marco SAFE;
- Se haya aceptado un conjunto de normas, que incluyan disposiciones sólidas, tanto para las Aduanas como para los OEA;
- Las normas sean aplicadas de manera uniforme, para que una Administración Aduanera tenga confianza en la autorización realizada por otra;
- Si el proceso de certificación es delegado a una autoridad designada por una Administración Aduanera, debe haber un mecanismo y normas para esta autoridad;
- Haya leyes que permitan la aplicación de un sistema de reconocimiento mutuo.

En el contexto del Marco SAFE, el reconocimiento mutuo se basa en 3 aspectos:

- **Pilar 2, Norma 3** – Autorización: La Aduana acordará el reconocimiento mutuo de los Operadores Económicos Autorizados.
- **Pilar 1, Norma 6** – Información electrónica avanzada: Los Operadores Económicos Autorizados beneficiarse por el reconocimiento mutuo de los certificados digitales, que les permitirán presentar los mensajes electrónicos a las Administraciones Aduaneras que han acordado reconocer este certificado.
- **Pilar 1, Norma 7** – Selectividad y comunicación: La Aduana realizará de manera conjunta la selectividad y el control, la utilización de criterios de selectividad y/o de los mecanismos de intercambio de información. Estos elementos facilitarán la creación de un sistema de reconocimiento mutuo de controles.

El reconocimiento mutuo puede ser una manera de evitar la duplicación de los controles de seguridad y puede ayudar a lograr la facilitación y el control de las mercaderías que circulan en la cadena logística internacional. Esta parte del documento de los OEA evalúa las posibilidades para realizar el reconocimiento mutuo. Sin embargo, cada Administración y/o Unión Aduanera tomará las decisiones relacionadas con el reconocimiento mutuo.

2. Reconocimiento mutuo de los Operadores Económicos Autorizados

En las Directrices para la elaboración de un acuerdo/acuerdo de reconocimiento mutuo (ARM) se brindan orientaciones a las administraciones para introducir el concepto de reconocimiento mutuo. En la Descripción del proceso aplicable a las empresas (Anexo IV) se menciona el formulario de solicitud y autorización. Estas disposiciones son una buena base para crear un sistema internacional de reconocimiento mutuo. Se necesitará tiempo para lograr el sistema mundial de reconocimiento mutuo de la condición de OEA. Por lo tanto, los Miembros de la OMA y la Secretaría sugirieron que el Marco SAFE fuera aplicado de “manera gradual”, al igual que las expectativas relacionadas con la aplicación del reconocimiento mutuo de los sistemas aduaneros. Además, se crearán iniciativas bilaterales, subregionales o regionales para lograr un sistema mundial.

3. Reconocimiento mutuo de los controles aduaneros

Esta es un área que representa un desafío para las Administraciones Aduaneras. A pesar de la asistencia mutua administrativa y el intercambio de información referida a las infracciones aduaneras, los requisitos del Marco SAFE, para intercambiar información son relativamente nuevos.

En el Marco SAFE, los elementos que pueden ayudar para lograr un sistema de reconocimiento mutuo de los controles cubren muchas actividades aduaneras como la Estrategia Mundial de la OMA sobre Información e Inteligencia, la Evaluación Estandarizada de Riesgo, los indicadores generales de alto riesgo de la OMA y el Manual de la OMA sobre Indicadores de Riesgo para funcionarios aduaneros. Además, el Convenio de Johannesburgo y el Modelo de Acuerdo Bilateral contienen las disposiciones que pueden apoyar las actividades conjuntas de selección.

4. Papel de la OMA

La Resolución del Marco SAFE reconoce el valor de las reuniones de evaluación. Estas reuniones son una base para avanzar en el reconocimiento mutuo de la condición de OEA, así como también en los resultados de los controles y los certificados digitales. La Comisión de Política General alienta a todos los Miembros a participar activamente en estas reuniones, y a presentar informes sobre proyectos piloto y avances en el área de reconocimiento mutuo. También sería conveniente que la OMA participe en ciertos proyectos seleccionados. Estos proyectos podrían facilitar el proceso de formación e identificación de problemas prácticos para analizar y debatir.

DEFINICIONES

VERIFICACIÓN

El hecho de evaluar la información e inteligencia sobre las mercaderías y los medios de transporte a través de la evaluación de riesgos (manual, automatizada u otro).

CONTENEDOR

Para este documento, el término “contenedor” incluye a los contenedores marítimos, contenedores aéreos así como cualquier otro contenedor móvil para transportar carga (a través de un tren, camión, aeronave o buque, o cualquier otro medio de transporte).

ENVÍO O MEDIO DE TRANSPORTE: incluye a los contenedores marítimos comerciales, los contenedores aéreos, los camiones remolques o vehículos ferroviarios.

ESCANEO

El hecho de obtener información (que pueda contener imágenes o signos de radiación) sobre las mercaderías y medios de transporte a través de un equipo de detección no intrusiva.

CARGA DE ALTO RIESGO

La carga de alto riesgo es aquella que de acuerdo a la información disponible no se puede considerar de bajo riesgo, que la inteligencia táctica indica que presenta un alto riesgo o que un método de evaluación del grado de riesgo basado en los elementos de datos relativos a la seguridad la identifica como de alto riesgo.

GESTIÓN DE RIESGOS

La gestión de riesgos es “la aplicación sistemática de prácticas y procedimiento de gestión que le brindan a la aduana toda la información necesaria para procesar la circulación o los envíos que presentan un riesgo”.

OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO

Un OEA es una parte integrante del movimiento internacional de mercaderías, cualquiera sea el motivo, que fue reconocido por una administración nacional de aduanas por cumplir las normas de la OMA o normas equivalentes en materia de seguridad de la cadena logística. Los OEA pueden ser fabricantes, importadores, exportadores, despachantes de aduana, transportistas, operadores de agrupamiento, intermediarios, operadores portuarios, de aeropuertos o terminales, operadores de transporte integrados, operadores de depósito, distribuidores, operadores de transporte.

ANEXO II DEL MARCO SAFE
Elementos de datos

No	ID OMD	Nombre	Descripción	Decl. de mercaderías	Decl. de carga	Plan de estiba del buque	Mensaje sobre el estado del
1a	042	Exportador, codificado	Permite identificar el nombre y la dirección de la parte que realiza o en cuyo nombre se realiza la declaración de exportación y que es el propietario de las mercaderías o que tiene un derecho similar para disponer de ellas en el momento en que se acepta la declaración.	X			
1b	R031	Exportador - nombre	Nombre [y dirección] de la parte que realiza, o en cuyo nombre se realiza la declaración de exportación y que es el propietario de las mercaderías o tiene un derecho similar para disponer de ellas en el momento que acepta la declaración.	x			
2a	R021	Consignador, codificado	Permite identificar la parte que consigna las mercaderías según lo indica la parte que solicita el transporte en el contrato de transporte.	x			
2b	R020	Consignador- nombre	Nombre [y dirección] de la parte que consigna las mercaderías según lo indica la parte que solicita el transporte en el contrato de transporte.	x			
3a	R012	Identificación del transportista	Permite identificar la parte que realiza el transporte de las mercaderías entre dos puntos.	x	x	x	
3b	R011	Transporteur - nombre	Nombre [y dirección] de la parte que realiza el transporte de las mercaderías entre dos	x	x	x	

No	ID OMD	Nombre	Descripción	Decl. de mercaderías	Decl. de carga	Plan de estiba del buque	Mensaje sobre el estado del
			puntos determinados.				
4a	R038	Importador codificado,	Identificador de la parte que realiza, o en cuyo nombre un despachante de aduanas u otra persona autorizada realiza una declaración de importación. Puede tratarse de la persona que está en posesión de las mercaderías o a quien se las envían.	x			
4b	R037	Importador - nombre	Nombre [y dirección] de la parte que realiza, o en cuyo nombre un despachante de aduanas u otra persona autorizada realizan una declaración de importación. Puede tratarse de la persona que está en posesión de las mercaderías o a quien se las envían.	x			
5a	R015	Destinatario, codificado	Identificador de la parte a la que se le envían las mercaderías.	x			
5b	R014	Destinatario, nombre	Nombre [y dirección] de la parte a la que se le envían las mercaderías.	x			
6a	R046	Parte a notificar, codificada	Identificación de la parte a la que debe notificarse	x			
6b	R045	Parte a notificar, si no está codificada	Nombre [y dirección] de la parte a la que debe notificarse.	x			
7	R027	Dirección de entrega	Nombre y dirección en la que deben entregarse las mercaderías. Dirección, región y/o país según lo dispuesto por las leyes nacionales o de acuerdo con los requisitos nacionales.	x			
8	064	País (o países) de la ruta, codificado(s)	Identificación del país a través del cual pasan las mercaderías o los pasajeros entre el país de partida y el país de destino final.	x	x		

No	ID OMD	Nombre	Descripción	Decl. de mercaderías	Decl. de carga	Plan de estiba del buque	Mensaje sobre el estado del
9a	R004	Apoderado, codificado	Identificación de la parte autorizada a actuar en nombre de otro	x			
9b	R003	Apoderado- nombre	Nombre y dirección de la parte autorizada a actuar en nombre de otro.	x			
10a	145*	Clasificación de las mercaderías	Clasificación no comercial de una mercadería realizada por un organismo de normalización	x		x	
10b	137	Descripción de las mercaderías	Descripción simple de un artículo que baste para su identificación a los fines aduaneros, estadísticos o de transporte	x			
11	145*	Clasificación de mercaderías – Número UNDG (Código de mercaderías peligrosas), si corresponde	Clasificación de carácter no comercial de una mercadería realizada por un organismo de normalización.	x			
12a	141	Identificación del tipo de embalaje, codificado	Código que especifica el tipo de embalaje de un artículo.	x			
12b	144	Cantidad de paquetes	Cantidad de artículos individuales embalados de forma tal que no puedan dividirse sin deshacer antes el embalaje.	x			
13	131	Peso bruto total (incluye unidad de medida)	Peso (masa) de todas las mercaderías que figuran en la declaración, con el embalaje pero sin el equipo del transportista.	x			
14a	159	Numero de identificación del equipo	Marcas (letras y/o números) que identifiquen el equipo, por ejemplo el dispositivo de carga del contenedor o de la unidad.	x	x	x	x
14b	152	Identificación del tamaño y de la clase de equipo	Código que especifica las características, es decir, el tamaño y la clase de una pieza del equipo de transporte.	x	x	x	

No	ID OMD	Nombre	Descripción	Decl. de mercaderías	Decl. de carga	Plan de estiba del buque	Mensaje sobre el estado del
15	165	Número del precinto	. Número de identificación del precinto que se coloca en una pieza del equipo de transporte.	x	x		
16	109 y 135	Monto total de la factura (incl. la moneda, codificada)	Monto total de todas las facturas incluidas en una misma declaración.	x			
17	016	Número de referencia única de envío	Número único asignado a las mercaderías, tanto para la importación como para la exportación.	x	x		
18a	R010	Comprador, codificado	Identificador de la parte a la que se le venden las mercaderías o los servicios	x			
18b	R009	Comprador - nombre	Nombre [y dirección] de la parte a la que se le venden las mercaderías o servicios	x			
19a	R051	Vendedor, codificado	Identificador de la parte que vende las mercaderías o servicios a un comprador.	x			
19b	R050	Vendedor- nombre	Nombre [y dirección] de la parte que vende las mercaderías o servicios a un comprador	x			
20a	R042	Fabricante	Nombre [y dirección] de la parte que fabrica las mercaderías.	x			
20b	R043	Fabricante - codificado	Identificador de la parte que fabrica las mercaderías.	x			
21a	R024	Parte encargada de la estiba	Nombre [y dirección] del lugar en donde se cargan las mercaderías a bordo del equipo de transporte.	x			
21b	R025	Parte encargada de la estiba, codificado	Identificador del lugar en donde se cargan las mercaderías a bordo del equipo de transporte	x			
22a	R018	Consolidador - nombre	Nombre [y dirección] del transportista que agrupa los envíos individuales pequeños en	x			

No	ID OMD	Nombre	Descripción	Decl. de mercaderías	Decl. de carga	Plan de estiba del buque	Mensaje sobre el estado del
			un solo envío más importante (llamado envío agrupado) enviado a un homólogo que realiza la operación inversa del consolidador separando el envío agrupado.				
22b	R019	Consolidador de carga - codificado	Identificación del transportista que agrupa los envíos individuales pequeños en un solo envío más importante (llamado envío agrupado) enviado a un homólogo que realiza la operación inversa del consolidador separando el envío agrupado.	x			
23	063	País de origen-codificado	Sirve para identificar el país en el que se fabricaron las mercaderías de acuerdo a los criterios establecidos para la aplicación del arancel aduanero o restricciones cuantitativas o cualquier otra medida comercial.	x			
24a	L010	Lugar de carga, codificado	Permite identificar el puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de ferrocarril u otro lugar en donde se carguen las mercaderías en los medios de transporte.		x	x	
24b	L009	Lugar de carga	Nombre del puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de ferrocarril u otro lugar en donde se carguen las mercaderías en los medios de transporte		x	x	
25a	T005	Identificación del medio de transporte que atraviesa la frontera del territorio aduanero.	Nombre del medio de transporte utilizado para atravesar la frontera.		x	x	x
25b	T014	Nacionalidad del medio de transporte que atraviesa la frontera del	Nacionalidad del medio de transporte utilizado para atravesar la frontera, codificada .		x		x

No	ID OMD	Nombre	Descripción	Decl. de mercaderías	Decl. de carga	Plan de estiba del buque	Mensaje sobre el estado del
		territorio aduanero, codificada					
26	149	Numero de referencia del medio de transporte	Sirve para identificar el viaje del medio de transporte, por ejemplo el número de viaje o numero de vuelo.		x	x	
27	098	Forma de pago de los gastos de transporte, codificado	Código que especifique la forma de pago de los gastos de transporte.		x		
28	G005	Oficina aduanera de salida, codificado	Sirve para identificar la oficina aduanera de donde salen o deberían salir las mercaderías.		x		
29	085	Primer puerto de llegada, codificado	Identificar el primer lugar de llegada. Sería un puerto para el transporte marítimo, un aeropuerto para el aéreo y un puesto fronterizo para el terrestre.		x		
30	172	Fecha y hora de llegada al primer puerto en el territorio aduanero, codificado	Fecha y hora/fecha y hora previstas de llegada de los medios de transporte al primer aeropuerto (transporte aéreo), puesto fronterizo (terrestre) y puerto (marítimo), codificado.		x		
31	138	Breve descripción de la carga	Descripción sencilla de la carga y de los medios de transporte, sólo en términos generales.		x		
32	R044	Operador de contenedor, codificado	Sirve para identificar a la parte que posee, opera o controla el equipo de transporte, por ejemplo un contenedor			x	
33	L041	Posición de estiba, codificada	Ubicación del equipo a bordo del medio de transporte			x	
34	337	Tipo de clasificación de mercaderías	Designación que describe la clasificación de las mercaderías, por ejemplo, Harmonized Tariff Schedule (HTS), Export Control			x	

No	ID OMD	Nombre	Descripción	Decl. de mercaderías	Decl. de carga	Plan de estiba del buque	Mensaje sobre el estado del
			Classification Code (ECCC), lista de códigos de mercaderías peligrosas de la ONU (UNDG), Código internacional de la nomenclatura zoológica (ICZN)				
35a	L012	Lugar de descarga,	Nombre del puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de ferrocarril o cualquier otro lugar en el que se descargan las mercaderías. du port maritime, de l'aéroport, du terminal.			x	
35b	L013	Lugar de descarga, codificado	Permite identificar puerto marítimo, aeropuerto, terminal de carga, estación de ferrocarril o cualquier otro lugar en el que se descargan las mercaderías. du port maritime, de l'aéroport, du terminal.			x	
36	351	Código de estado del contenedor	Código que indica el estado del contenedor				x
37	380	Fecha y hora del estado	Fecha y hora exacta en las que sucede un evento				x
38	154	Nivel de carga del equipo de transporte	Código que determina el nivel de carga del equipo de transporte.				x
39	Varios	Lugar en el que se produjo el hecho	Lista de códigos 8249 EDIFACT/ONU				x

Note 1: Se puede dar la versión textual del elemento de dato si el elemento de dato codificado no está disponible.

Note 2: El elemento de dato 145 (Clasificación de mercaderías) debe darse al igual que el elemento de dato 337 (Tipo de clasificación de mercaderías, que es un código que describe la clasificación de mercaderías, por ejemplo Harmonized Tariff Schedule (HTS), Export Control Classification Code (ECCC), lista de códigos de la UNDG o International Code of Zoological Nomenclature (ICZN).

Calificadores para el elemento de dato 337:

Para el número de orden 10a, utilizar el calificador de código EDIFACT/ONU: SH - *Sistema armonizado: el número de artículo forma parte o se genera en el contexto del Sistema armonizado de designación y clasificación de mercaderías (Sistema armonizado creado y actualizado por la OMA.*

Para el número de orden 11, utilizar el calificador de código EDIFACT/ONU: SSO - *Lista de códigos de la ONU para las mercaderías peligrosas: código de la ONU utilizado para clasificar e identificar las mercaderías peligrosas.*

Nota 3: Se sabe que el plan de estiba del buque (PAN) y los mensajes sobre el estado del contenedor (MSC) son de carácter operativo. El PAN se puede enviar por vía electrónica a través de una hoja de cálculo enviada por correo electrónico o en cualquier otro formato aprobado, según lo que resulte más práctico y apropiado de acuerdo a la opinión de las partes interesadas. Los MSC solo pueden ser enviados si están disponibles en los sistemas operativos del transportista y de la forma en que éste lo hace".

Note 4: los elementos de datos del plan de estiba del buque y del mensaje sobre el estado del contenedor sólo corresponden para el transporte marítimo.

Eventos para los que se exigen los mensajes sobre el estado del contenedor:			
LISTE DE CODES 8249 EDIFACT/ONU – Code du statut du matériel			
	Code	Estado del equipo	Descripción
1	18	Confirmación de la reserva	Notificación relativa a la confirmación de la reserva del equipo de transporte
2	19	Inspeccionado en el portal de la terminal	Notificación de que el equipo de transporte fue inspeccionado en la barrera de la terminal.
3a	20	Llegó al lugar de descarga	Notificación de que el equipo de transporte llegó al lugar de descarga
3b	21	Salió del lugar de carga	Notificación de que el equipo de transporte salió del lugar de carga
4a	22	Cargado	Notificación de que el equipo de transporte fue cargado.
4b	23	Descargado	Notificación de que el equipo de transporte fue descargado
5a	20	Llegó al lugar de descarga	Notificación de que el equipo de transporte llegó al lugar de descarga.

5b	21	Salió del lugar de descarga	Notificación de que el equipo de transporte salió del lugar de carga.
6	24	Movimiento intra-terminal	Notificación de que el equipo de transporte sufrió un movimiento intra-terminal.
7a	25	Orden de carga	Notificación de la orden de carga del equipo de transporte
7b	26	Orden de vaciado	Notificación de la orden de vaciado del equipo de transporte
8a	27	Confirmación de carga	Notificación relativa a la confirmación de carga del equipo
8b	28	Confirmación de vaciado	Notificación relativa a la confirmación de vaciado del equipo.
9	29	Traslado para reparación pesada	Notificación de que el equipo de transporte fue trasladado para una reparación pesada.

Anexo III

ANEXO III DEL MARCO SAFE

Datos sobre la seguridad de la carga aérea enviados antes del embarque

No	ID OMA	Nombre	Descripción
1	R031	Exportador - nombre	Nombre [y dirección] de la parte que realiza, o en cuyo nombre se realiza la declaración de exportación y que es el propietario de las mercaderías o tiene un derecho similar para disponer de ellas en el momento que acepta la declaración.
2	R031	Exportador - dirección	Nombre [y dirección] de la parte que realiza, o en cuyo nombre se realiza la declaración de exportación y que es el propietario de las mercaderías o tiene un derecho similar para disponer de ellas en el momento que acepta la declaración.
3	R014	Destinatario - nombre	Nombre [y dirección] de la parte a la que se le envían las mercaderías.
4	R014	Destinatario - dirección	Nombre [y dirección] de la parte a la que se le envían las mercaderías.
5	144	Cantidad de paquetes	Cantidad de artículos individuales embalados de forma tal que no puedan dividirse sin deshacer antes el embalaje.
6	131	Peso bruto total (incluye unidad de medida)	Peso (masa) de todas las mercaderías que figuran en la declaración, con el embalaje pero sin el equipo del transportista.
7	138	Breve descripción de la carga	Descripción sencilla de la carga y de los medios de transporte, sólo en términos generales.

Nota 1: Se debe enviar la identificación de la persona que transmite los datos junto con el número de la LTA “hija” (HAWB) o de la LTA “madre” según el modelo económico del operador del transporte aéreo.

Condiciones, requisitos y beneficios de los OEA

La Organización Mundial de Aduanas ha creado normas para asegurar y facilitar el movimiento de mercaderías en el comercio internacional. Estas normas están contenidas dentro del Marco SAFE que fue adoptado por el Consejo de la OMA en sus sesiones en 2005. La mayoría de las administraciones miembro manifestaron su intención de aplicar las disposiciones del Marco SAFE. Como era urgente lanzar este nuevo programa, el Consejo adoptó el documento básico del Marco SAFE que contiene principios relacionados con la seguridad y la facilitación de la cadena logística mundial.

El Marco SAFE incorpora el concepto de Operador Económico Autorizado y además, sirve como guía para la aplicación de los programas de OEA a nivel mundial. Está diseñado para ser el punto de partida al momento de realizar la aplicación de los programas nacionales de OEA y apoya la aplicación de las normas que se mencionan en el Pilar II (Asociación Aduana-Empresas) del Marco SAFE. Tratará la aplicación a largo plazo de las normas que se aplicarán tanto a la Aduana como a los OEA a nivel mundial. *Estas normas internacionales serán la “base”* que todas las partes comprometidas en este proceso deberán aplicar.

Las Administraciones Aduaneras reconocen que la cadena logística internacional no es un elemento fácilmente reconocible. Ya que se trata de una serie de componentes que incluyen a los actores que representan a los distintos sectores comerciales. Algunas “cadenas logísticas” poseen un grado de permanencia, porque un mismo grupo de actores pueden desempeñar el mismo papel en representación de un importador de mercaderías. En otras “cadenas logísticas”, los participantes cambian frecuentemente o a veces se reúnen para llevar a cabo una sola importación. Sin importar la naturaleza de la cadena logística, la Aduana sabe que no “posee” parte alguna de la misma. La cadena logística “pertenece” a los distintos actores del sector privado que trabajan como parte de una cadena. Por este motivo, el apoyo y la participación del sector privado son fundamentales para lograr la aplicación exitosa del Marco SAFE.

Para lograr los objetivos de seguridad y facilitación del Marco SAFE, las Administraciones Aduaneras deben ser transparentes en las operaciones aduaneras que pueden modernizarse, modificarse y mejorarse para beneficiar al comercio internacional. Por lo tanto, la Aduana debería considerar las distintas maneras en que puede ayudar a los operadores comerciales a realizar sus actividades de manera eficaz. El comercio y el transporte internacional poseen experiencia y conocimientos que pueden ayudar a las Administraciones Aduaneras a administrar sus responsabilidades en lo que respecta a la facilitación y la seguridad. El sector privado debería aprovechar esta oportunidad para crear nuevas alianzas con la Aduana, a fin de ayudarla a cumplir su misión con la seguridad requerida.

Para poder obtener y conservar el apoyo del sector privado, es necesario que haya una clara definición de lo que es ser un OEA. Deben entenderse cuáles son las condiciones y los requisitos para ser un OEA, por lo tanto, estas condiciones y requisitos deberán enumerarse en los programas nacionales. Además, es importante que el sector privado conozca los beneficios que puede recibir de las Administraciones Miembro de la OMA, así como también los beneficios que puede recibir por participar activamente en el fortalecimiento de la seguridad de la cadena logística, ya que luego tendrá que justificar los gastos adicionales en que incurra. Beneficios claros y tangibles ayudarán a incentivar a las empresas.

Es evidente que los Miembros de la OMA enfrentarán ciertos desafíos al momento de iniciar los programas de OEA en sus administraciones. Este es el momento de elevar el perfil de la Aduana como principal encargado de asegurar el bienestar económico y físico de las naciones, protegiendo el movimiento del comercio a través de la cadena logística mundial. Si los Miembros de la OMA pueden aplicar un enfoque flexible para crear programas de OEA, podrán realizar las reformas necesarias para crear programas de OEA a nivel nacional. El presente documento es la base para lograr este objetivo.

Por último, es evidente que se necesitará tiempo para lograr un sistema mundial de reconocimiento

mutuo de OEA y, por lo tanto, los Miembros de la OMA y la Secretaría sugirieron que el Marco SAFE fuera aplicado de manera “gradual”, al igual que el reconocimiento mutuo de los sistemas aduaneros de control de los programas de OEA. Las Aduanas y las empresas podrían ser más eficaces en la seguridad y facilitación de la cadena logística internacional, siempre y cuando aprovechen el impulso del Marco SAFE y tomen las medidas necesarias para aplicar sus disposiciones.

Definiciones

Tercero validador: entidad externa a la aduana, de cualquier tipo, al que se recurre para ayudar a una administración aduanera a realizar las operaciones de evaluación de riesgos en materia de seguridad y otros procedimientos de validación relacionados. El poder que tiene la aduana de otorgar el estatuto de OEA así como los beneficios aplicables, no se puede delegar a un tercero validador.

Validación: procedimiento a través del cual la cadena logística de un OEA y todos los procedimientos utilizados para lograr esa condición, serán revisados por una Aduana y/o un tercero designado por ella para ayudarla en el proceso de validación.

Autorización: reconocimiento de la condición de OEA en un programa relacionado con los OEA, basado en una metodología que incluya los procedimientos de revisión de los documentos presentados por el solicitante, de los bienes materiales y de los procesos de seguridad, para determinar que cumplen con las normas internacionales del Marco SAFE.

Enfoque gradual: aplicación paso a paso del Marco SAFE para lograr el reconocimiento mutuo de la condición de OEA

Condiciones y requisitos para las Aduanas y los Operadores Económicos Autorizados

El Marco SAFE reconoce la complejidad de las cadenas logísticas internacionales y aprueba la aplicación de medidas de seguridad basadas en un análisis de riesgo. Por lo tanto, el Marco SAFE permite que los planes de seguridad sean flexibles y personalizados, siempre y cuando se basen en un modelo de OEA. Debajo se mencionan ciertas normas de seguridad y mejores prácticas. Son normas, prácticas y procedimientos que tienen que aplicar los miembros de la comunidad comercial que quieran obtener la condición de OEA. Además, se menciona lo que se espera de las Aduanas y de las empresas. Ambas están agrupadas en subcategorías.

Las Administraciones Aduaneras no deberían imponer a las empresas internacionales distintos requisitos para asegurar y facilitar el comercio. Debería haber solamente un grupo de normas aduaneras internacionales creado por la OMA, que no duplique o contradiga otros requisitos de seguridad.

Si se cumple con las normas y los requisitos de seguridad que establecen otras organizaciones intergubernamentales, como por ejemplo la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) y la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO), pueden considerarse como cumplidas, parcial o completamente, las normas y las mejores prácticas, siempre y cuando los requisitos sean idénticos o comparables.

A. Cumplimiento de los requisitos aduaneros

La Aduana tendrá en cuenta el cumplimiento de los requisitos aduaneros por parte de un posible OEA, cuando evalúe la solicitud para adquirir la condición de OEA.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. No haya cometido, a lo largo del período determinado por el programa nacional de OEA, ningún delito que impida que se lo designe como OEA.;
- b. Si el período fuera inferior al mencionado en el punto "a", será evaluado teniendo en cuenta los registros y la información que esté disponible durante el proceso de solicitud;
- c. O la persona designada haya cumplido con los requisitos dentro del período mencionado en el punto "a".

B. Sistema de control de registros comerciales

El OEA debe tener registros actualizados, precisos, completos y verificables, sobre las importaciones y exportaciones. Los registros comerciales son fundamentales para la seguridad de la cadena logística internacional.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. Conserve los registros para que la Aduana realice las auditorías que considere necesarias para controlar la importación y exportación de mercaderías;
- b. Permita que la Aduana tenga total acceso a los registros, siempre y cuando respete los requisitos enumerados por la ley nacional;
- c. Tenga sistemas de acceso que cumplan con lo indicado por la Administración Aduanera;
- d. Conserve y presente cualquier autorización, poder o licencia que la Aduana solicite con respecto a la importación o exportación de mercaderías;
- e. Archive los registros para luego presentarlos ante la Aduana;
- f. Aplique medidas de seguridad informática que eviten el acceso no autorizado.

C. Viabilidad financiera

La viabilidad financiera de un OEA es un indicador de su capacidad de mantener y mejorar las medidas tendientes a asegurar la cadena logística.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. Tenga una buena posición financiera que le permita cumplir con sus compromisos de acuerdo con las características del tipo de actividad comercial que realiza.

D. Consulta, cooperación y comunicación

La Aduana, otras autoridades competentes y el OEA deben tratar los temas que sean de interés mutuo, incluyendo la seguridad de la cadena logística y las medidas de facilitación, para que no afecten las demás actividades. Los resultados de esa consulta deben ayudar a las Aduanas a crear y mantener su estrategia de control de riesgo.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. Designe puntos de contacto locales o un contacto externo que pueda localizar inmediatamente al contacto local para tratar los temas que le puedan interesar a la Aduana (registros de la carga, seguimiento de la carga, información sobre el personal, etc.);
- b. Participe del intercambio de información con las Aduana, teniendo en cuenta que cierta información no puede revelarse debido a su importancia;
- c. Notifique al agente aduanero que corresponda, a través de los mecanismos establecidos en el programa de OEA, sobre cualquier documentación inusual o sospechosa o sobre cualquier solicitud extraña para así obtener información sobre los distintos envíos;
- d. Notifique a la Aduana o a cualquier otra autoridad competente cuando los empleados descubren cargas ilegales, sospechosas o que no figuran en los documentos. Esa carga deberá conservarse en un lugar seguro.

La Aduana:

- a. Junto con el OEA o su representante, determine los procedimientos a seguir en caso de duda o sospecha de que se haya cometido una infracción aduanera;
- b. En la medida de lo posible, realice consultas con todas las partes involucradas en la cadena logística internacional, para tratar temas de interés mutuo, como por ejemplo: normas, procedimientos y requisitos aduaneros para mantener la seguridad de las instalaciones y de la carga;
- c. Cuando el OEA así lo solicite, informe sobre su desempeño para resolver los temas de seguridad de la cadena logística internacional;
- d. Informe al OEA o a su representante, los números de teléfono donde se puede contactar a los funcionarios aduaneros.

E. Educación, formación e información

La Aduana y los OEA diseñarán mecanismos de educación y formación para el personal. Estos mecanismos deben incluir: políticas de seguridad, reconocimiento de comportamientos que infringen esas políticas y medidas a tomar para solucionar las fallas de seguridad.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. Realice todos los esfuerzos posibles para educar a su personal y, cuando corresponda, a sus socios comerciales, en todos los temas relacionados con los riesgos asociados al movimiento de mercaderías en la cadena logística internacional;
- b. Ofrezca material pedagógico, guías y la formación adecuada sobre la identificación de cargas sospechosas, para todo el personal que participe de la cadena logística, como por ejemplo: el personal encargado del manejo y documentación de la carga, así como también el personal de las áreas de envío y recepción, siempre que estén a cargo del OEA;
- c. Conserve registros sobre los métodos pedagógicos, las guías ofrecidas y los esfuerzos de formación realizados para así documentar esos programas;
- d. Informe a los empleados sobre los procedimientos que posee el OEA para identificar e informar incidentes sospechosos;

- e. Realice capacitaciones para ayudar a los empleados a conservar la integridad de la carga, a reconocer posibles amenazas internas en materia y a proteger los controles de ingreso;
- f. Comunique a la Aduana sobre los sistemas y procedimientos de información y seguridad que utilice, y la ayude a realizar capacitaciones sobre métodos de investigación para las operaciones que controle el OEA.

La Aduana:

- a. Informe al personal sobre los riesgos asociados con el movimiento de mercaderías en la cadena logística internacional, en cooperación con los OEA;
- b. Proporcione material pedagógico y orientación especializada sobre la identificación de carga sospechosa a todo el personal aduanero;
- c. Informe al punto de contacto del OEA sobre los procedimientos que utilice para identificar e informar incidentes sospechosos;
- d. Realice capacitaciones para ayudar a los empleados a conservar la integridad de la carga, a reconocer posibles amenazas internas en materia y a proteger los controles de ingreso;
- e. Comunique al OEA la información y los procedimientos aduaneros, para que les sean de utilidad al momento de realizar capacitaciones e investigaciones;
- f. Ayude al OEA a desarrollar y aplicar directrices, normas de seguridad, mejores prácticas, capacitaciones, esquemas de autorización y materiales para minimizar los riesgos de seguridad;
- g. Proporcione material pedagógico y asesoramiento sobre la identificación de carga sospechosa a todo el personal del OEA, incluyendo a personas que trabajen en el área de seguridad, manejo y documentación de la carga. Ese asesoramiento incluirá información sobre riesgos documentados en las directrices de control de riesgo de la OMA;
- h. Ayude al OEA a identificar posibles amenazas de seguridad desde el punto de vista de la Aduana.

F. Intercambio de información, acceso y confidencialidad

La Aduana y los OEA, como parte de una estrategia para asegurar la información sensible, crearán o mejorarán los medios que protegen la información que se les envía contra todo abuso o modificación no autorizada.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado y la Aduana:

- a. Garanticen la confidencialidad de la información comercial y que la información proporcionada solamente será utilizada para los fines propuestos;
- b. Cumplan con la aplicación del intercambio electrónico de información entre las partes. No se fomentará la utilización de documentos con firmas manuscritas;
- c. Apliquen las normas internacionales sobre información electrónica, tiempo de entrega y contenido del mensaje. Los elementos de datos que se necesiten por motivos de seguridad deberán ser compatibles con las prácticas y limitaciones comerciales del OEA, y no se solicitarán elementos de datos que no figuren en el Marco SAFE;

- d. Trabajen para cumplir con el compromiso de presentar y utilizar información electrónica avanzada para evaluar el riesgo.

El operador económico autorizado:

- a. Cuando sea un importador se asegure de que toda la información utilizada para despachar la mercadería sea legible, exacta y que además, esté completa y protegida contra intercambio, pérdida o incorporación de información errónea. De la misma manera, los transportistas que son OEA deben asegurarse de que la información que figura en su manifiesto refleje exactamente la información suministrada por el consignador o su representante, y que se presente ante la Aduana en tiempo y forma;
- b. Tenga políticas, procedimientos y/o controles, como por ejemplo: firewalls, contraseñas, etc. para proteger los sistemas electrónicos del OEA contra todo acceso no autorizado;
- c. Aplique procedimientos y realice copias de seguridad para estar protegido frente a la pérdida de información.

La Aduana:

- a. Informe al personal del OEA sobre los requisitos de los sistemas aduaneros de comunicación electrónica y cree sistemas que permitan informar las modificaciones y los envíos de último minuto;
- b. Promueva la aplicación del sistema de ventanilla única y de los procedimientos que permitan la transmisión única a un solo punto designado por los participantes de la cadena logística internacional. Esta transmisión a una sola autoridad gubernamental designada para controlar y despachar la carga implica una sola notificación de despacho;
- c. Considere no solicitar a un OEA que presente los documentos en papel y que realice las firmas manuscritas en vez de realizar la transmisión electrónica; Las autoridades aduaneras que no están en condiciones de aceptar los datos electrónicamente pueden por ejemplo aceptar documentos digitales como los documentos creados en un formato normalizado a partir de datos electrónicos como por ejemplo los UNeDOCS¹⁰
- d. Conserve, en todo momento, el control sobre toda la información electrónica proporcionada por los OEA a las Aduanas. Además, debe crear políticas y procesos para retener los registros y así asegurar la correcta destrucción de todas las copias. También, tiene que contar con procesos y copias de seguridad para evitar pérdidas o el ingreso no autorizado a la información.

G. Seguridad de la carga

La Aduana y los OEA crearán y/o reforzarán las medidas destinadas que aseguren la integridad de la carga y el nivel de control y además, establecerán procedimientos de rutina que ayuden a lograr la seguridad de la carga.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. Cree un manual u otra guía sobre política de seguridad. Éstos deberán mencionar las directrices

¹⁰ Los UneDocs (Documentos electrónicos de comercio de las Naciones Unidas) se convertirán en la norma internacional para los documentos comerciales electrónicos bajo los auspicios de Naciones Unidas.

de seguridad de la OMA ya que contienen procedimientos detallados para preservar la integridad de la carga mientras está bajo su custodia;

- b. Se asegure de que su socio comercial aplica procedimientos para garantizar la seguridad de los precintos y la integridad del envío mientras está bajo su custodia;
- c. Se asegure de que sus socios comerciales utilizan precintos que cumplen con la Norma ISO;
- d. Se asegure de que se cree y utilicen procedimientos escritos que indiquen cómo se tienen que controlar y colocar los precintos que se adhieren a los contenedores y que además éstos incluyan mecanismos para reconocer e informar sobre precintos y/o contenedores a la Administración Aduanera o a la autoridad que corresponda;
- e. Se asegure que solamente el personal designado pueda distribuir precintos para los contenedores para proteger el uso lícito y adecuado;
- f. Aplique procedimientos para verificar la estructura del medio de transporte, incluyendo el funcionamiento de los controles de acceso. Se recomienda un proceso de inspección que consta de 7 puntos, cuando se considere adecuado por el medio de transporte:
 - parte frontal
 - lado izquierdo
 - lado derecho
 - piso
 - techo
 - puertas interiores y exteriores
 - parte exterior /chasis;
- g. Controle utilizando los mecanismos indicados en el programa nacional de OEA, los procedimientos de control y seguridad para asegurarse de que es imposible que personas no autorizadas tengan acceso a la carga o de que las personas autorizadas la manipulen, muevan o manejen adecuadamente;
- h. Almacene la carga y el transporte que se encuentra bajo su custodia en áreas seguras y que aplique procedimientos para informar ingresos no autorizados a las áreas de almacenamiento a los oficiales correspondientes;
- i. Verifique la identidad del transportista que recoge o entrega la mercadería cuando los procedimientos lo permitan y si no pudiera, deberá tomar las medidas necesarias que le permitan hacerlo;
- j. Compare la carga con la descripción que figura en los documentos o en la información electrónica a presentar ante la Aduana;
- k. Cree procedimientos para controlar la carga dentro del lugar de almacenamiento;
- l. Cree para controlar toda la carga que se retira del lugar de almacenamiento;
- m. Cree procedimientos para administrar, asegurar y controlar toda la carga que se encuentra bajo su custodia durante el transporte y la carga o descarga.

La Aduana:

- a. Cuando lo considere adecuado, de acuerdo a lo que se indica en el programa nacional del OEA invitará a un representante del OEA que controla la carga, para que esté presente cuando se la inspeccione la carga o cuando se la traslade para su inspección. Cuando el OEA no pueda estar presente, se informará sobre la inspección a la persona responsable de la seguridad de la carga

por si posteriormente se realiza un reclamo.

H. Seguridad del transporte

La Aduana y los OEA trabajarán para crear sistemas de control, cuando las normas nacionales o internacionales no los provean, para así garantizar que los medios de transporte estarán seguros y mantenidos.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. Garantice que todos los medios de transporte utilizados para transportar la carga pueden asegurarse;
- b. Asegure los medios de transporte que permanezcan sin vigilancia y que una vez que regresen controle que no haya habido violaciones de seguridad;
- c. Garantice que todos los operadores de los medios de transporte estén capacitados para mantener la seguridad del medio de transporte y de la carga durante el tiempo que se encuentran bajo su supervisión;
- d. Solicite a los operadores, como se indica en los programas nacionales de OEA, que informen cualquier incidente real o sospechado al personal de seguridad del OEA y de la Aduana para que realicen las investigaciones pertinentes y para llevar un registro de estos informes que la Aduana podrá solicitar cuando considere necesario;
- e. Contemple los posibles lugares de ocultamiento en los medios de transporte, para que se los inspeccione regularmente y para controlar todos los compartimentos y paneles internos y externos. Se deberá llevar un registro de esas inspecciones indicando las áreas revisadas;;
- f. Informe a la Aduana, o al organismo correspondiente, sobre cualquier posible violación de la seguridad del transporte.

La Aduana:

- a. Informe a los operadores sobre los posibles lugares de ocultamiento de mercaderías ilegales, teniendo en cuenta su experiencia;
- b. Investigue todo acto inusual o sospechoso o toda violación de la seguridad de los medios de transporte.

I. Seguridad de las instalaciones

La Aduana, teniendo en cuenta la opinión de los OEA determinará los requisitos para la aplicación de los protocolos de seguridad aduanera, que aseguren las instalaciones y el control de los perímetros exteriores e interiores.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. De acuerdo con su modelo de trabajo y su análisis de riesgo, aplique procedimientos y medidas de seguridad para asegurar las instalaciones y los perímetros exteriores interiores, y prohibir el ingreso no autorizado a las instalaciones, a los medios de transporte, a los muelles de carga y a las zonas reservadas para la carga, ya que eso podría afectar la seguridad de las zonas de la cadena logística. Si es imposible controlar los ingresos, se deberán tomar precauciones

adicionales en otros ámbitos. La seguridad de las instalaciones debería comprender los siguientes elementos:

- Los edificios deben resistir todo ingreso ilegal;
 - Deberá controlarse y repararse periódicamente la integridad de las estructuras;
 - Todas las ventanas, puertas y cercas externas e internas deberán estar aseguradas por medio de dispositivos de cerraduras o por medidas de control del ingreso;
 - El personal de seguridad debe controlar la emisión de cerraduras y llaves;
 - Deberá haber iluminación adecuada dentro y fuera de las instalaciones, especialmente en: entradas y salidas, áreas de manipulación y almacenamiento de la carga, cercas y áreas de estacionamiento;
 - Los portones a través de los cuales ingresen o salgan los vehículos y/o el personal deberán estar vigilados o controlados. El OEA de asegurarse de que los vehículos que deben ingresar a las áreas restringidas se estacionen en zonas autorizadas y controladas, y de que se informe a la Aduana los números de patente;
 - Solamente las personas, los vehículos y las mercaderías debidamente identificados y autorizados, podrán acceder a las instalaciones;
 - Cercas perimetrales;
 - El acceso a las áreas de almacenamiento y documentación será restringido y habrá procedimientos para detener a cualquier persona no autorizada o no identificada;
 - Deberá haber sistemas electrónicos de seguridad como alarmas o sistemas de control de ingresos;
 - Deberán identificarse claramente las zonas de acceso restringido.
- b. Si fuera necesario la Aduana podrá acceder a los sistemas de control que se utilizan para garantizar la seguridad de las instalaciones.

La Aduana:

- a. Trate de celebrar acuerdos con los OEA para obtener acceso a los sistemas de seguridad y a la información que la Aduana necesita para luchar contra el fraude;
- b. Permita que los OEA apliquen distintos medios para cumplir con los requisitos de seguridad que no son compatibles con el modelo de trabajo de un OEA, siempre y cuando estos medios alternativos ofrezcan los mismos beneficios.

J. Seguridad en lo que respecta al personal

La Aduana y los OEA examinarán con atención los antecedentes de sus posibles empleados. Además, prohibirán el acceso no autorizado a las instalaciones, a los medios de transporte, a los muelles de carga y a las zonas reservadas para la carga, ya que se podría afectar la seguridad de la cadena logística.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. Tome todas las precauciones necesarias al momento de contratar nuevo personal, para asegurarse que no hayan sido condenados por delitos aduaneros, penales o relacionados con la seguridad;
- b. Controle periódicamente los antecedentes del personal de seguridad;
- c. Cuenten con procedimientos de identificación de empleados. El OEA deberá exigir que todos los empleados lleven una identificación emitida por la empresa que identifique de manera individual al empleado y a la empresa;
- d. Cuenten con procedimientos que permitan identificar, registrar y tratar a personas no autorizadas o no identificadas, por ejemplo, identificación con foto y registros de firma para visitantes y proveedores en todos los puntos de ingreso;
- e. Contar con procedimientos que permitan retirar rápidamente la identificación y el acceso a instalaciones y sistemas de información a los empleados cuyo contrato ya finalizó.

La Aduana:

- a. Cuenten con procedimientos de identificación e indique a todos los agentes que utilicen la credencial que los identifique, así como también a la organización que representan;
- b. Asegure que las personas encargadas del control de acceso puedan verificar de manera independiente la identificación presentada por los agentes;
- c. Cuenten con procedimientos que permitan retirar la identificación y el permiso de acceso a las instalaciones y sistemas de información que tienen los agentes;
- d. Celebrar acuerdos con los OEA los acuerdos para proporcionar acceso a la información relacionada con el personal, incluyendo subcontratistas, que trabaja en las instalaciones de los OEA.

K. Seguridad de los socios comerciales

La Aduana fijará requisitos y mecanismos para que los OEA refuercen la seguridad de la cadena logística mundial a través del compromiso que los socios comerciales asuman para incrementar voluntariamente sus medidas de seguridad.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:;

- a. Cuando celebra acuerdos comerciales con un socio, lo impulse a evaluar y mejorar la seguridad de la cadena logística y, cuando sea posible, mencionar estos elementos en las cláusulas de los acuerdos. Además, el OEA conservará los documentos para demostrar los esfuerzos que realiza para que sus socios proporcionen a la Aduana cuando lo solicite;
- b. Verifique la información comercial relacionada con la otra parte contratante, antes de firmar un acuerdo.

L. Prevención de una crisis y recuperación

Para poder minimizar el impacto de un desastre o de un acto terrorista, los procedimientos de prevención y recuperación deben incluir la planificación y la creación de procesos que permitan operar en caso de que ocurran esas circunstancias extraordinarias.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado y la Aduana:

- a. Creen y documenten, en colaboración con las autoridades correspondientes, los planes de prevención para hacer frente a las emergencias de seguridad y para recuperarse luego de un desastre u acto terrorista;
- b. Realicen capacitaciones periódicas para los empleados y prueben los planes de recuperación.

M. Evaluación, análisis y mejoras

El OEA y la Aduana deberían planificar y aplicar procedimientos de control, evaluación, análisis y mejora para:

- Evaluar la conformidad con las presentes directrices;
- Asegurar la integridad y la adecuación del sistema de control de seguridad;
- Identificar las áreas en las que se podría mejorar el sistema de control para mejorar la seguridad de la cadena logística.

Esta disposición exige que:

El operador económico autorizado:

- a. Realice, como fuera mencionado en el programa nacional de OEA, una evaluación de riesgo en sus operaciones y que luego tome las medidas necesarias para minimizar esos riesgos;
- b. Cree y realice a una autoevaluación de su sistema de control de seguridad;
- c. Documente la autoevaluación y las partes involucradas en la misma;
- d. Incorpore en los resultados de la evaluación los comentarios de las partes designadas, y además, las recomendaciones referidas a posibles mejoras para aplicar en el próximo período.

Beneficios del Operador Económico Autorizado

El Marco SAFE se basa en cuatro elementos fundamentales; el último está relacionado con los beneficios que la Aduana ofrecerá a las empresas que cumplan las normas de seguridad de la cadena logística y con las mejores prácticas (ver punto 1.3). Además, el Marco SAFE menciona ciertos ejemplos para tener en cuenta (ver punto 3.3). Por último, el Marco SAFE se podrá aplicar de manera efectiva si se logra un equilibrio entre la seguridad y la facilitación del comercio. Este equilibrio puede medirse a través de los beneficios que tienen los OEA.

Debido a las limitaciones impuestas por las leyes nacionales, todo beneficio que ofrezca la Aduana, deberá ser definido y ofrecido por los miembros El Pilar 2, Norma 3 del Marco SAFE indica que esos beneficios deben ser concretos y además deben estar documentados. Estos beneficios deben ser mejoras que superen los procedimientos aplicados cuando se trabaja con operadores económicos no autorizados y no deben bloquear los procedimientos que ya se encuentran en marcha.

El principal objetivo del Marco SAFE es la aplicación de las normas internacionales de la OMA. Estas normas internacionales pueden complementarse con normas nacionales. Es importante mantener los beneficios y cumplir con los requisitos al mismo tiempo que se aplican estos programas. Es importante que los beneficios evolucionen durante la aplicación. El fortalecimiento de capacidades que se ofrece a los miembros debe responder a su capacidad para aportar cosas beneficiosas, como por ejemplo, mecanismos de facilitación para los envíos de bajo riesgo, y la mejora de la seguridad de la cadena logística mundial.

Los beneficios deben ser significativos. Los beneficios incluidos en esta sección están separados en categorías y fueron presentados a las administraciones para su consideración. No constituyen un conjunto de beneficios que todas las administraciones deben ofrecer; sino que se trata de una lista de ejemplos que las Aduanas deben considerar, ofrecer y aprobar. Estos ejemplos provienen de varias fuentes: estudios de la OMA, convenios, programas operacionales de las Administraciones Miembro de la OMA, normas de la Unión Europea y aportes realizados por el sector privado.

A. Medidas para acelerar el despacho de la carga, reducir el tiempo de tránsito y reducir los costos de almacenamiento:

1. Poca información para el despacho de la mercadería;
2. Procesamiento y despacho rápido;
3. Cantidad reducida de inspecciones de la carga;
4. Utilización de técnicas de inspección no intrusivas cuando debe realizarse una verificación;
5. Reducción de ciertos aranceles o gastos para los OEA que han cumplido con todos los requisitos;
6. Mantener las oficinas aduaneras abiertas cuando se mencione que es necesario hacerlo.

B. Acceso a la información:

1. Nombre e información de contacto de otros OEA, con el consentimiento de estos últimos;
2. Lista de todos los países que adoptaron el Marco SAFE;
3. Lista de las normas de seguridad y mejores prácticas.

C. Medidas especiales para afrontar la interrupción del comercio o altos niveles de amenaza:

1. Procesamiento aduanero prioritario cuando el nivel de amenaza sea alto;
2. Procesamiento prioritario luego de un incidente por el cual se tengan que cerrar y reabrir oficinas y/o fronteras;
3. Prioridad para las exportaciones destinadas a países afectados luego del incidente.

D. Elementos a tener en cuenta para la participación en programas de procesamiento de la carga:

1. Procesamiento de cuentas, en vez de realizar la liquidación de cuentas operación por operación;
2. Programas simplificados luego del ingreso o despacho;
3. Idoneidad para utilizar programas de auto auditoría o auditoría reducida;
4. Procesamiento expeditivo para responder a solicitudes realizadas luego del ingreso o despacho;
5. Reducción de los daños y perjuicios o de las multas administrativas impuestos por la

- Aduana, excepto cuando es por fraude;
6. Procesamiento digital de los envíos comerciales de exportación e importación;
 7. Respuesta prioritaria a las solicitudes que piden que las autoridades aduaneras nacionales tomen decisiones;
 8. Autorización para realizar procedimientos de despacho a distancia;
 9. Posibilidad de iniciar acciones correctivas antes que se inicie un procedimiento aduanero administrativo no penal, excepto cuando es por fraude;
 10. No se aplicarán sanciones en caso de pago atrasado de aranceles, solamente se devengarán intereses.

Procesos de validación y autorización

El Marco SAFE prevé la elaboración de procesos de validación y autorización. La Norma 3 del Pilar II (Asociación Aduana-Empresas) del Marco SAFE indica lo siguiente:

La Administración Aduanera, junto con los representantes de las empresas, creará procesos de validación o de acreditación de calidad que ofrecerán incentivos a las empresas a través de la condición de Operador Económico Autorizado.

Como la obligación de crear estos procesos recae en los miembros de la OMA que acuerdan aplicar el Marco SAFE, el objetivo de estas disposiciones de validación y acreditación es orientar a los miembros.

Las Administraciones Aduaneras crearán y aplicarán procedimientos de autorización y validación de acuerdo con las normas descritas en el Marco SAFE, teniendo en cuenta las buenas prácticas aplicadas en los programas de seguridad de la cadena logística. El proceso de autorización tendrá en cuenta los distintos niveles de cumplimiento que un Operador Económico Autorizado puede alcanzar. Las normas se mencionan en este Anexo. El proceso de aplicación debería incluir beneficios y debería tener en cuenta los diferentes niveles de riesgo relacionados con las distintas actividades que se realizan en la cadena logística internacional.

Los procedimientos de validación y autorización están divididos en distintos temas y contienen una descripción y los requisitos específicos. En este Anexo se describe el proceso para administrar las solicitudes de los OEA.

Solicitud y autorización

El Operador Económico Autorizado se comprometerá a aplicar un proceso de solicitud y autorización, para implementar las normas de seguridad de la cadena logística como se indica en el Marco SAFE. Estas normas deben estar incorporadas en las prácticas y los procedimientos comerciales del OEA. Contendrán un proceso de autoevaluación para administrar y controlar el desempeño. Para poder realizar la autoevaluación, el OEA designará a una persona para que se ocupe de las medidas de seguridad de la cadena logística relacionada con el programa nacional de OEA. Esta persona será responsable de comunicarse con las Administraciones Aduaneras para tratar el sistema de aprobación y el mantenimiento de las normas del OEA. La Administración Aduanera nacional otorgará la autorización luego de cumplir con las condiciones y los requisitos del OEA.

Los sistemas y procedimientos que rigen la creación y el mantenimiento de la condición de OEA figuran en el presente documento.

Las condiciones y los requisitos mencionados en la parte 5.2 deberán cumplirse en los plazos determinados por la Administración Aduanera autorizante. Estos plazos pueden variar de acuerdo con el

papel del solicitante y con otras especificaciones que estarán determinadas por la complejidad y la naturaleza de la actividad realizada.

La autorización del OEA será válida hasta que sea suspendida, revocada o anulada por incumplimiento de los términos y condiciones. Los programas nacionales de OEA tienen que incluir procesos de apelación contra las decisiones tomadas por las Aduanas en lo que respecta a las autorizaciones de los OEA, sea que se trate del rechazo, suspensión, anulación o retiro de las mismas.

Todas las normas y los programas que apliquen el Marco SAFE serán voluntarias y la Aduana no solicitará a las empresas que no son OEA que participen.

Las Aduanas responderán a la solicitud de los OEA dentro un plazo razonable, a ser indicado en el programa nacional de OEA. Este programa puede incluir disposiciones relacionadas con las solicitudes de los OEA que pertenezcan a determinadas empresas.

Procedimiento de validación

Los procedimientos de seguridad y las mejores prácticas que figuran en el Marco SAFE, indican que las Aduanas tienen que realizar una validación. A pesar de que la Aduana tiene autoridad para acreditar a un OEA o para suspender o revocar esa autorización; también puede designar a un tercero para que evalúe si los OEA cumplen con las normas y las mejores prácticas del Marco SAFE, y/o valide el cumplimiento de las mismas. La persona encargada de la validación deberá tener experiencia en sistemas de certificación, conocimiento de normas de seguridad de la cadena logística, conocimiento de las operaciones de los sectores económicos y comerciales, y recursos para realizar validaciones. La participación de terceros encargados de la validación, no obstaculizará el reconocimiento mutuo en el marco de los programas nacionales de OEA. El OEA debería tener la posibilidad de solicitar que la Aduana realice la validación.

Las Administraciones Aduaneras no deberían imponer distintos requisitos a las empresas para asegurar y facilitar el comercio.

La Aduana o el tercero designado, deberá garantizar que el personal encargado de la validación, esté calificado y capacitado.

Toda información obtenida en el curso del procedimiento de validación y dentro de los límites de la autorización del OEA, es confidencial entre la Aduana y/o el tercero y el OEA, y solamente podrá ser utilizada para los fines para los cuales se suministró.

Los acuerdos de autorización y validación celebrados entre la Administración Aduanera y el OEA deberán incluir un sistema para realizar comentarios y para realizar mejoras graduales.

Este proceso de control consistirá en auditorías basadas en riesgos o causas y en verificaciones aleatorias realizadas por la Aduana o el tercero designado. El OEA conservará la documentación necesaria como fuera indicado en los requisitos de autorización que se mencionan en el programa nacional de OEA.

Revisión y mantenimiento

Las Aduanas y el OEA se comunicarán regularmente para mantener el nivel de cumplimiento y para identificar las medidas para mejorar el nivel de seguridad. Estas comunicaciones ayudarán a los OEA a modificar sus programas de seguridad y ofrecerán a las Aduanas un mecanismo que les permita mantener las normas operativas de un OEA.

Como parte del proceso de autorización y para asegurar las comunicaciones regulares y facilitar

el proceso de validación, la Administración Aduanera puede solicitar al OEA que realice informes periódicos que contengan la información sobre las normas de seguridad mencionadas en el punto 5.2 del presente documento.

Para crear y mantener un programa de autorización de OEA, las Administraciones Aduaneras pueden organizar seminarios para tratar la creación de un programa nacional de OEA, para definir y resolver problemas comunes y para compartir las mejores prácticas.

Futuros acontecimientos

El enfoque estandarizado de la autorización del OEA es una base sólida para crear sistemas de reconocimiento mutuo del OEA a nivel bilateral, subregional, regional y mundial. Estos sistemas estarán integrados por una Administración Miembro de la OMA que reconoce el sistema de autorización del OEA de otro Miembro de la OMA ya que el programa es similar al suyo. De esta manera, el OEA tendrá los mismos beneficios y, por lo tanto, mejorará el rendimiento operacional en todos los países que apliquen las normas del OEA.

Descripción de los procesos aplicables a las empresas que participan en el manejo de la carga dentro de la cadena logística internacional

1. El Solicitante y la Aduana deben reconocer que es un programa voluntario y además deben aplicar los requisitos relacionados con el papel de un Operador Económico Autorizado, como se describe en el Marco SAFE;
2. El Solicitante aplicará, de acuerdo con su modelo comercial y el análisis de riesgo, sistemas, procedimientos, condiciones y requisitos como se menciona en el punto 5.2;
3. El Solicitante y la Aduana trabajarán para que el Solicitante presente y utilice información electrónica avanzada para realizar la evaluación de riesgo para la evaluación de riesgos;
4. Las Administraciones Aduaneras considerarán la siguiente lista de criterios de calidad, al momento de revisar las solicitudes de las empresas que deseen convertirse en OEA:
 - Cumplimiento de los requisitos impuestos por las Aduanas y otras autoridades competentes;
 - Cumplimiento de las leyes y normas;
 - Prueba de haber sido creada de acuerdo con las leyes nacionales;
 - Información que indique la permanencia de las instalaciones comerciales;
 - Prueba de la existencia de los sistemas de calidad
 - Ausencia de condena penal del personal jerárquico de la empresa de la empresa;
 - Prueba de que se realizan controles en lo que respecta al personal, instalaciones, equipos y otros bienes.
5. La Aduana debe comprobar que el Solicitante cumple con todas las condiciones establecidas en el Marco SAFE y en relación con la condición de OEA antes de otorgar la autorización. La Aduana puede designar a un tercero para que evalúe el cumplimiento de las normas y las mejores prácticas de seguridad. Sin embargo, la Aduana tomará las decisiones relacionadas con la autorización y validación. La Aduana y el tercero designado concluirán el proceso de validación dentro de un plazo razonable;

6. Toda información obtenida en el transcurso del proceso de validación y autorización es confidencial y solamente podrá ser utilizada para los fines para los que fue solicitada;
7. Una vez validada la aplicación de las medidas, el Solicitante será debidamente autorizado como Operador Económico Autorizado por la Administración Aduanera Nacional;
8. El proceso de validación será realizado por funcionarios designados o por representantes de un tercero designado. Este proceso se basará en los principios internacionales de auditoría e inspección;
9. De acuerdo con las leyes y normas aduaneras, el Solicitante debe conservar los registros sobre las operaciones comerciales realizadas en la cadena logística internacional. Además, el Solicitante acuerda ponerlos a disposición de la Administración Aduanera cuando esta los requiere para realizar la validación y auditoría;
10. La integridad de los sistemas y procedimientos aplicados en el proceso de autorización debe ser verificada periódicamente a través de comunicaciones regulares entre los funcionarios designados y de verificaciones al azar;
11. La autorización de los OEA será válida a menos que se revoque, retire o suspenda por incumplimiento de los términos y condiciones de la autorización;

La autorización puede ser anulada, retirada o suspendida en los siguientes casos:

- Si el Solicitante o el OEA no cumplen con los términos y condiciones de la autorización;
 - Si la empresa y/o sus empleados no cumplen con las leyes penales o civiles que rigen la conducta de las empresas y/o si los procesos judiciales en curso o pendientes que involucran a esas partes, impiden toda participación directa de las Administraciones Aduaneras;
 - Si la empresa no proporciona la documentación y/o el acceso a la información del personal, de las instalaciones comerciales, de los equipos y de los bienes, como se indica en el punto 5.2.
12. Los procesos de autorización, validación y control pueden ajustarse si hay cambios en el nivel de riesgo de la actividad del Solicitante o en el cumplimiento de los mismos. Sin embargo, todo ajuste o modificación será realizado luego de que el OEA realice sus comentarios y luego de que haya tenido la oportunidad de revisar los motivos presentados por la Administración Aduanera.

**RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA EN LO QUE
RESPECTA AL EL MARCO NORMATIVO PARA ASEGURAR Y FACILITAR EL
COMERCIO GLOBAL**

EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA¹¹,

Reconociendo, que la aplicación de los principios incluidos en el Marco Normativo de la OMA será un paso importante para mejorar la seguridad de la cadena logística internacional y para lograr una mejor facilitación del comercio legítimo;

Notando, la creciente preocupación con respecto a los actos de terrorismo internacional y del crimen organizado y la importancia y vulnerabilidad del comercio mundial;

Considerando que las Administraciones Aduaneras contribuyen al desarrollo económico y social de las naciones a través de la recaudación impositiva, y que la aplicación del Marco Normativo será de igual importancia en este aspecto;

Teniendo en cuenta las Resoluciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre la Seguridad y Facilitación de la Cadena Logística Internacional (junio de 2002) y sobre Seguridad Mundial y Medidas de Facilitación con respecto a la Cadena Logística Internacional (junio de 2004), y la Resolución de la Conferencia de la OMI N° 9 sobre la ampliación de seguridad en cooperación con la OMA;

Creando en la necesidad de que las Administraciones Aduaneras apliquen las normas relacionadas con los procedimientos aduaneros integrados y creyendo en la necesidad de cooperación entre las Administraciones Aduaneras y las empresas;

Notando que los Miembros y las Aduanas o Uniones Económicas pueden considerar la posibilidad reformar sus disposiciones legales o de otra índole para apoyar la aplicación del Marco Normativo de la OMA.

RESUELVE:

1. Adoptar el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial.
2. Que los Miembros del Consejo y de las Aduanas o Uniones Económicas deben:
 - 2.1. aplicar, tan pronto como sea posible, los principios, las normas y otras disposiciones contenidas en el Marco Normativo de la OMA, de acuerdo con sus capacidades y autoridades legislativas;
 - 2.2. alentar cualquier mejora en la capacidad e integridad para así ofrecer un marco integral para la seguridad comercial mundial;
 - 2.3. identificar las medidas de fortalecimiento de capacidades, incluyendo las reformas a las normas y procedimientos nacionales tanto a nivel legal y administrativo, para lograr la aplicación de las disposiciones del Marco Normativo;
 - 2.4. proveer la asistencia técnica necesaria para alentar la aplicación del Marco

¹¹ Consejo de Cooperación Aduanera es el nombre oficial de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)

Normativo;

2.5. presentar a la OMA un cronograma para la aplicación del Marco Normativo adecuado a sus capacidades;

2.6. asegurar la completa cooperación de las empresas para aplicar el Marco Normativo;

2.7. participar en reuniones de evaluación para examinar el progreso de la aplicación;

2.8. entregar informes a la OMA sobre el progreso para lograr la aplicación del Marco, para discutirlo durante cada reunión de evaluación; y

2.9. considerar la utilización de métodos de referencia para evaluar el proceso de aplicación de cada Miembro.

3. Que los Miembros, las Aduanas y Uniones Económicas deben notificar a la OMA su intención de aplicar el Marco Normativo. La OMA transmitirá esta información a las Administraciones Aduaneras, a las Aduanas y a las Uniones Económicas que la han notificado.

4. Que aquellos Miembros, Aduanas y Uniones Económicas que han notificado a la OMA su intención de aplicar el Marco Normativo deberán trabajar para crear mecanismos de reconocimiento mutuo de la condición de Operadores Económicos Autorizados y de control aduanero, además de otros mecanismos que se puedan necesitar para eliminar o reducir esfuerzos duplicados.

P. GORDHAN,
Presidente