



ANÁLISIS DE LOS BENEFICIOS DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN
COLOMBIA

ESTEFANIA GÓMEZ GÓMEZ

ANDREA ESTEFANIA RUIZ PAGOTE

UNIVERSIDAD ICESI

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

SANTIAGO DE CALI

2014

ANÁLISIS DE LOS BENEFICIOS DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN
COLOMBIA

ESTEFANIA GÓMEZ GÓMEZ

ANDREA ESTEFANIA RUIZ PAGOTE

Proyecto de Grado para obtener el título de Economista y Negociador Internacional

Director de Proyecto

MBA. RAFAEL ANTONIO MUÑOZ AGUILAR

UNIVERSIDAD ICESI

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

SANTIAGO DE CALI

2014

CONTENIDO

2.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
3.	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	16
4.	SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA	17
5.	OBJETIVOS.....	18
4.1.	Objetivo general.....	18
4.2.	Objetivos específicos	18
6.	METODOLOGÍA	19
7.	MARCO TEÓRICO	20
8.	MARCO LEGAL	23
7.1.	Marco Normativo de la OMA.....	23
7.2.	Decreto 3568 de 2011	27
7.3.	Organización Mundial del Comercio.....	28
9.	BENEFICIOS DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO A NIVEL INTERNACIONAL.....	30
8.1.	Estados Unidos.....	32
8.2.	Unión Europea	33
8.3.	Chile.....	34
8.4.	Argentina.....	34
8.5.	México	35
8.6.	Nueva Zelanda	36
8.7.	Guatemala	36

10.	ESCENARIO DE COLOMBIA EN LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS	38
9.1.	Competitividad del Comercio Exterior Colombiano	41
9.2.	Proceso de Exportación de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.	42
9.2.1.	Fases en la Exportación de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.....	42
9.2.2.	Tiempos empleados en la exportación marítima de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.....	45
9.3.	Proceso de Importación marítima de mercancías en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.	49
9.3.1.	Fases en la Importación marítima de mercancías en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.....	49
9.3.2.	Tiempos en la Importación marítima de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.	52
11.	ALCANCE DE LAS ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN COLOMBIA	56
12.	CONCLUSIONES.....	61
13.	RECOMENDACIONES	65
14.	REFERENCIAS	66
15.	ANEXOS.....	68

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1. Comercio Transfronterizo	14
Tabla 2. Programas del Operador Económico Autorizado (OEA) desarrollados.....	31
Tabla 3. Días empleados en el proceso de Exportación	46
Tabla 4. Horas empleados en el proceso de Exportación	48
Tabla 5. Días empleados en el proceso de Importación	54
Tabla 6. Empresas colombianas que están en proceso para ser autorizadas como Operadores Económicos Autorizados	60
Tabla 7. Posición obtenida por Colombia en el índice de Facilitación del Comercio.....	68

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Operador Económico Autorizado en el mundo	31
Ilustración 2. Etapas de implementación del Operador Económico Autorizado.....	59

RESUMEN

El Operador Económico Autorizado es una certificación que entrega la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales al agente o empresa que se comprometa a seguir una serie de lineamientos que demuestren su compromiso con la seguridad en la cadena de suministro internacional y con la facilitación del comercio global.

Por consiguiente, en el presente trabajo se pretende analizar los beneficios derivados de la implementación del modelo del Operador Económico Autorizado en Colombia, teniendo en cuenta las ganancias de éste a nivel internacional, las problemáticas actuales en los procesos de exportación e importación de mercancías en el país y, finalmente, el alcance de las etapas de implementación del programa.

Con respecto a la experiencia internacional, son muchos los países que, basados en su preocupación por mejorar la seguridad de la cadena logística y simplificar los procesos en el intercambio internacional de mercancías, han optado por adquirir la figura del Operador Económico Autorizado; muchos otros, como Colombia, están en curso de desarrollarlo. Eventualmente, la mayoría de economías que se han adherido a él han obtenido excelentes resultados, lo que ha motivado a otras a reproducir sus técnicas y generar las normas adecuadas para unirse a él; actividad que realizó Colombia.

Con base en la revisión bibliográfica y algunas entrevistas que se realizaron se llegó a la conclusión que la implementación del Operador Económico Autorizado facilitará considerablemente los procesos de comercio exterior, pues, entre otros elementos, permitirá la

reducción del valor y del tiempo empleado en las inspecciones, especialmente las físicas; siendo éstas las más costosas y las que más tiempo disponen. Asimismo, mejorará la seguridad y reducirá otros costos de transacción, los cuales son considerados, por el índice del Foro Económico Mundial, cuellos de botella para el comercio transfronterizo.

Palabras Claves: Operador Económico Autorizado, exportación, importación, beneficios, seguridad.

ABSTRACT

The Authorized Economic Operator is a certification awarded by the “Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales” to the agent or company that is committed to follow a set of guidelines that demonstrate their commitment to safety in the international supply chain and to the facilitation of global trade.

Therefore, the present work is intended to analyze the benefits derivatives by the implementing the model of The Authorized Economic Operator in Colombia, taking into account the gains at an international level, the current problems in the process of export and import of goods in the country, and finally, the reach of the implementation stages of the program.

With regard to the international experience, are many countries that, based on their desire to improve the security of the supply chain and simplify the processes in the international exchange of goods, have chosen to acquire the figure of the Authorized Economic Operator; many others, like Colombia, are in the process of developing it. Eventually, most economies that have acceded to it have obtained excellent results, which has motivated others to reproduce their techniques and generate appropriate rules to join him; activity that Colombia achieved.

Based on the bibliography review and some interviews that were conducted it was concluded that the implementation of the Authorized Economic Operator will facilitate considerably the process of foreign trade, because, among other things, will allow the reduction of the value and the time spent on inspections especially physical; these being the more expensive and the ones which consume more time. Also, will improve the safety and reduce other transaction costs,

which are considered, by the index of the World Economic Forum, bottlenecks to cross-border trade.

Keywords: Authorized Economic Operator, export, import, benefits. security.

INTRODUCCIÓN

Hoy día se ha intensificado el diálogo entre naciones en lo que concierne al tema de comercio internacional gracias a la continua integración de esfuerzos que se llevan a cabo con el fin de alcanzar un mayor nivel de desarrollo y dinamismo en la economía. La apertura al mundo exterior, forma parte de un cambio orientado hacia la obtención de ganancias en competitividad y al alcance de un mayor nivel de confianza y transparencia en el proceso de intercambio de bienes y servicios.

Dadas las problemáticas actuales globales en este escenario, alrededor del mundo se han desarrollado diferentes iniciativas que tienen como elemento común la seguridad en la cadena logística. En este orden de ideas, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en cumplimiento de su misión frente a la necesidad de armonizar un régimen comercial más seguro, facilitar el comercio mundial y dar un nuevo enfoque de trabajo y asociación entre Aduanas, propone diferentes normas, convenios y programas que generen un entorno aduanero más honesto y transparente, entre ellas, la del Operador Económico Autorizado.

Actualmente, en Colombia muchos exportadores y algunos importadores, perciben que sus embarques son objetos de minuciosas revisiones que sin duda afectan los costos, alargan los procesos e impactan en la productividad tanto de su empresa como de la economía nacional. En esta misma lógica, una disminución en las inspecciones físicas y documentales, de la carga de importación, exportación y tránsito, resulta benéfica y gratificante para dicho sector comercial.

A partir de este contexto preliminar, el presente documento reviste particular interés en resaltar cómo la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) plantea un escenario positivo para el país de tal forma que se obtengan grandes beneficios en términos de eficacia y eficiencia en los procesos tanto de importación y exportación, mediante una alianza efectiva entre el sector público y privado.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En una economía global caracterizada por cambios y transformaciones constantes, el papel del comercio como impulsor del crecimiento toma importancia en la medida que permite a las empresas ganar competitividad y generar un mayor nivel de bienestar. En este sentido, mejorar la calidad y efectividad de las normas en que se sustenta el sector privado se torna imprescindible para el óptimo desarrollo del comercio.

Requisitos de documentación excesivos, procedimientos aduaneros engorrosos, puertos ineficientes, operaciones e infraestructura inadecuada conllevan a costos y retrasos adicionales para exportadores e importadores, rezagando el potencial del comercio internacional. Es por esta razón que, con base en las diferentes experiencias internacionales, se busca analizar el alcance que puede tener la implementación de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) en Colombia a partir de la percepción del sector privado, de acuerdo a los costos y beneficios que estos obtengan; asimismo el papel que juega el sector público en la ejecución del programa. Lo anterior con el fin de conocer la viabilidad y aportar las recomendaciones necesarias.

De acuerdo con lo mencionado previamente surgen las siguientes preguntas: ¿Cuáles son los incentivos de las grandes empresas para adoptar esta nueva figura teniendo en cuenta que sus operaciones comerciales no presentan tantos inconvenientes?, ¿Cuáles son los beneficios que se derivan a partir de este modelo?, ¿Estarán interesados los demás usuarios de la cadena logística internacional (aparte de importadores y exportadores) en llevar a cabo este programa?, ¿Se podrá lograr una verdadera eficiencia en los procesos?, ¿Cuál es la posibilidad

que la entidad directamente encargada –la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN)- pueda simplificar los trámites para la certificación como Operador Económico Autorizado (OEA)?

Es importante destacar que, según el estudio del *Doing Business*[1], 2015, Colombia se encuentra entre las veinte economías analizadas que más se han acercado a la frontera en los últimos cinco años, y la más destacada de América Latina y el Caribe; es decir que el país ha logrado mejorar su rendimiento con respecto a algunos de los indicadores que se analizan -como apertura de una empresa, comercio transfronterizo, regulación empresarial, entre otros- Además, Colombia también sobresale por facilitar el pago de impuestos al permitir la presentación y transmisiones electrónicas y facilitar el comercio transfronterizo mediante la oficina de ventanilla única que conecta las instituciones gubernamentales.

No obstante, de acuerdo con los datos del mismo estudio (presentados en la tabla 1), en Colombia la exportación de un contenedor estándar de mercancías requiere 4 documentos, tarda 14 días y cuesta aproximadamente USD 2.355. En el caso de la importación del mismo contenedor, se necesitan 6 documentos, toma 13 días y tiene un valor 2.470 dólares. En comparación con el promedio de los demás países de América Latina y el Caribe, Colombia emplea menos días y documentos en la exportación e importación, sin embargo, los costos son más altos en ambos casos. No obstante, con respecto al promedio de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), los negocios internacionales en el país necesitan disponer más de los tres elementos antes mencionados, tanto para el caso de la importación como de la exportación.

Tabla 1. Comercio Transfronterizo

Indicador	Colombia	América Latina y el Caribe	OCDE
Documentos para exportar (número)	4	6	4
Tiempo para exportar (días)	14	17	11
Costo de exportación (US\$ por contenedor)	2.355	1.283	1.070
Documentos para importar (número)	6	7	4
Tiempo para importar (días)	13	19	10
Costo de importación (US\$ por contenedor)	2.470	1.676	1.090

Fuente: Doing Business 2014

Por otra parte, de acuerdo con el ranking de Doing Business, que mide la facilidad del comercio transfronterizo, a nivel mundial el país se ubica en el puesto 94 de 189 economías que se analizan y, en contraste con el año anterior, descendió 3 posiciones. Adicionalmente, también hubo una mejora en los trámites para exportar e importar y demás, no obstante, los demás países están avanzando en mayor medida, por lo cual el gran reto por afrontar lo constituye la reducción de costos y la complejidad de los procesos, lo cual es una de las razones que justifica la implementación de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) en el país.

Igualmente, tener regulaciones sólidas como las que posee el Operador Económico Autorizado (OEA) es importante para obtener un sector privado próspero, puesto que esa expansión repercute favorablemente en el desarrollo del país en general, de acuerdo con Doing Business, 2014. Para el caso de Colombia, por ser una nación en desarrollo, el sector privado es un factor fundamental en el crecimiento económico y del comercio, por lo cual debe optar por obtener regulaciones

empresariales adecuadas. Debido a lo anterior, es elemental fortalecer la implementación de las normas empresariales que generan mayor facilidad en la realización de negocios internacionales y, aunque se han mejorado los procesos del comercio exterior, es necesario seguir estructurando programas, como el Operador Económico Autorizado (OEA), que posean un marco normativo adecuado.

Finalmente, de acuerdo con lo planteado, se considera que la implementación del Operador Económico Autorizado (OEA) en Colombia podría ser bastante factible porque facilitaría los procesos de exportación e importación de mercancías, de tal forma que la competitividad y el crecimiento del país se verían beneficiados considerablemente.

2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

El interrogante principal que se pretende responder en este proyecto de grado es el siguiente:

¿Cuáles son los beneficios resultantes de la implementación del Operador Económico Autorizado (OEA) en Colombia?

3. SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

Actualmente, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), en conjunto con las Autoridades de Control -la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA) y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)-, está en proceso para certificar como Operador Económico Autorizado (OEA) a diferentes agentes de la cadena de suministro internacional que cumplan los debidos requisitos. Esto con el fin de facilitar los procesos de intercambio de mercancías entre países, mejorar la seguridad en la cadena logística internacional, acrecentar la competitividad de las empresas nacionales y, asimismo, fortalecer los lazos comerciales con otros países.

De acuerdo con los beneficios que proporciona el Operador Económico Autorizado (OEA), algunos de ellos mencionados en el párrafo anterior, se desprenden varias implicaciones: ¿Quiénes podrán ser autorizados como Operador Económico Autorizado (OEA) en Colombia?, ¿Cuál es la diferencia entre el Operador Económico Autorizado (OEA) de otras certificaciones?, ¿Cuáles son los pasos para obtener ese permiso?, entre otras. En el resto del documento se pretende dar solución a estas preguntas.

4. OBJETIVOS

4.1. Objetivo general

Analizar los beneficios derivados de la implementación del modelo del Operador Económico Autorizado en Colombia.

4.2. Objetivos específicos

1. Identificar los beneficios del Operador Económico Autorizado en los países donde fue implementado.
2. Analizar si las problemáticas actuales que se presentan en los procesos de exportación e importación de mercancías realmente disminuirán con la adopción de esta herramienta.
3. Determinar el alcance de las etapas de implementación del Operador Económico Autorizado en Colombia.

5. METODOLOGÍA

La metodología que se implementó en la elaboración del trabajo fue analítica-descriptiva dado que se determinaron algunas características fundamentales del marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global, se investigaron las problemáticas actuales en cuanto a la exportación e importación de mercancías, se examinó la experiencia de otros países y se describió el alcance del programa. Asimismo, con base en lo anterior, se indagaron las prácticas de su implementación en algunas empresas de la ciudad, lo cual se hizo mediante algunas encuestas; además, se averiguaron los beneficios y problemáticas que se derivan de ese proceso y; finalmente, se analizó la viabilidad y el panorama del Operador Económico Autorizado (OEA) en Colombia.

6. MARCO TEÓRICO

La globalización apareció después de la segunda guerra mundial, pero se ha acelerado considerablemente desde mediados de los años ochenta, hasta el punto de consolidarse en los años noventa como uno de los procesos más determinantes de la década. Dicho fenómeno ha sido impulsado fundamentalmente por el libre comercio, que por su parte ha fomentado la integración del mercado de bienes y servicios.

A partir de este hecho se crearon diferentes instituciones internacionales — entre ellas, el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), reemplazado en 1995 por la Organización Mundial del Comercio (OMC)— las cuales han desempeñado un importante papel en la promoción y facilitación del libre comercio. En este sentido, el Banco Mundial define la globalización como:

(...) un cambio general que está transformando a la economía mundial, reflejado en las vinculaciones internacionales cada vez más amplias e intensas del comercio y las finanzas, y el impulso universal hacia la liberación del comercio y los mercados de capital por la creciente internacionalización, y a su vez por un cambio tecnológico que está erosionando con rapidez las barreras que obstaculizan el comercio internacional de bienes y servicios y la movilidad del capital. (Banco Mundial, 2000. *Beyond Economic Growth*, p. 66)

Por su parte, el Fondo Monetario Internacional (FMI) señala que la globalización hace referencia a:

(...) la creciente dependencia económica mutua entre los países del mundo ocasionada por el aumento en el volumen y la variedad de las transacciones transfronterizas de bienes y servicios, así como por la de flujos internacionales de capitales, y por la aceleración de la difusión de la tecnología en más lugares del mundo. (Fondo Monetario Internacional, 1997, Perspectivas de la Economía Mundial, p. 50).

De esta forma, al analizar el nuevo comercio internacional imperante en el contexto global, se torna necesario mencionar las teorías de algunos autores clásicos, propulsores del libre cambio o libre comercio, quienes hicieron énfasis en las grandes desventajas ocasionadas por las restricciones mercantilistas al intercambio entre países. Los clásicos, Adam Smith, David Ricardo y John Stuart Mill son unos de sus principales exponentes, ya que a partir de sus ideas surge la primera teoría del comercio internacional, sus causas, efectos y principalmente los beneficios de dicho intercambio, mediante el planteamiento de diferentes modelos de comercio exterior.

En primera instancia, Smith señaló las crecientes desventajas de las restricciones mercantilistas y argumentó a favor del libre comercio al demostrar que las negociaciones internacionales, basadas en el principio de la división del trabajo, posibilitan a los Estados intervinientes el incremento de su riqueza en términos del ingreso real. De acuerdo con esta perspectiva, los beneficios del comercio están basados en el principio de la ventaja absoluta bajo el argumento de que un país puede ser más eficiente que otro en la producción de ciertos bienes, y menos eficiente en la producción de otros e, indistintamente de las causas de las ineficiencias, ambos se pueden beneficiar del intercambio si cada país se especializa en la producción del bien que produce con mayor eficiencia.

Dando mayor precisión al análisis de Smith, la teoría ricardiana, plantea el hecho de que las ganancias dependen de las ventajas comparativas, lo que en otras palabras significa que cada país se especializa en la producción de aquellos bienes en que sus costos sean relativamente más bajos, llegando a la conclusión que las ventajas absolutas son un caso especial de un principio más general que es el de las ventajas comparativas.

De la misma forma, Mill constituye una síntesis de los anteriores planteamientos estudiando las proporciones en las que las mercancías se intercambian unas por otras, dando por sentado que los límites para el comercio internacional están determinados por los términos de intercambio doméstico para cada país y, que dentro de dichos límites, estos se determinan mediante las demandas recíprocas.

Por otra parte, la corriente neoliberal dentro de la globalización se hace presente con autores como Milton Friedman y Friedrich Hayek, apoyando la amplia liberalización de la economía, el libre comercio y la intervención del Estado mediante el apoyo al sector privado.

7. MARCO LEGAL

Debido a que el comercio internacional es una de las fuentes más importantes de prosperidad económica, es susceptible a ser una vía por la cual se establezcan actos ilegales relacionados con el crimen organizado, amenazas terroristas y diferentes delitos en el ámbito multinacional que conllevan al detrimento del bienestar de la sociedad. En aras de solucionar este problema diversas organizaciones internacionales implementan estrategias a fin de garantizar la fluidez y seguridad del comercio internacional.

7.1. Marco Normativo de la OMA

La Organización Mundial de Aduanas (OMA), quien es actualmente la organización a nivel intergubernamental enfocada en todo lo relacionado en cuestiones aduaneras y que es considerada como la voz de la comunidad mundial de las aduanas, adoptó el Marco Normativo de la OMA para Asegurar y Facilitar el Comercio Global con el fin que se facilite, incremente y a su vez se simplifique la circulación de las mercancías.

El Marco Normativo no sólo se convierte en un instrumento internacional único, sino que también se constituye como el programa de comercio mundial más seguro. Adicionalmente, deriva unos beneficios colaterales significativos a todos los participantes que incluyen, entre otras cosas, mejorar la seguridad en la cadena logística para la facilitación del comercio a escala mundial, permitir una gestión integral en los medios de transporte, ampliar el papel y la capacidad de las Aduanas, reforzar la cooperación entre las Aduanas y entre éstas y las empresas y; en general,

incrementar la eficiencia obtenida a partir de un procedimiento global común, así como la reducción de costes y la flexibilidad en la cadena de distribución.

Garantizar la seguridad de la cadena logística internacional es sólo un paso en el proceso más amplio de fortalecer y preparar a las Administraciones de Aduanas para los desafíos del siglo XXI (...) establece los principios y las normas y los presenta para su adopción a modo de pautas mínimas de actuación para los miembros de la OMA. (Organización Mundial de Aduanas, 2005, p. 3)

De acuerdo con este Marco Normativo se estableció al Operador Económico Autorizado (OEA) como una herramienta para mejorar los negocios transfronterizos mediante la alianza entre los sectores público y privado, disminuir el terrorismo e incrementar la competitividad del país. Según la Organización Mundial de Aduanas (OMA), el Operador Económico Autorizado (OEA) es:

El Operador Económico Autorizado es una parte involucrada en el movimiento internacional de mercancías cualquiera que sea la función que haya asumido o en nombre de una Administración de Aduanas nacional y que cumpla las normas de la OMA o normas equivalentes de seguridad de la cadena logística. (Organización Mundial de Aduanas, 2005, p. 3)

Adicionalmente, los usuarios que pueden ser aprobados como Operador Económico Autorizado (OEA) son: fabricantes, importadores, exportadores, corredores de comercio, transportistas, agrupadores, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, almacenistas y distribuidores.

Específicamente, el Marco Normativo establece reglamentos para facilitar y asegurar el comercio global en base a dos pilares: el del Aduanas-Aduanas y el de Aduanas-Empresas. Con respecto al primer pilar, algunas normas para las Administraciones de Aduanas son las siguientes:

- Realizar inspecciones de contenedores que estén destinados al exterior
- Éstas deberán ser autorizadas para inspeccionar la carga
- Contar con equipos de inspección no invasivos y con detectores de radiación, los cuales deberán utilizarse para realizar las inspecciones.
- Están en la obligación de solicitar información electrónica sobre los envíos de carga para efectuar el análisis de riesgos.
- Trabajar en colaboración con otras organizaciones competentes para verificar la seguridad en el movimiento de mercancías y resolver los posibles errores que se presenten.

Por otra parte, de acuerdo con el pilar Aduanas-Empresas, algunas pautas que especifica el Marco Normativo de la OMA son:

- Los Operadores Económicos Autorizados de la cadena logística internacional deberán autoevaluarse con base en las normas de seguridad y mejores prácticas definidas anticipadamente.
- A éstos también les corresponde mejorar la seguridad en sus prácticas comerciales

- Las Administraciones de Aduanas y los representantes de los medios comerciales tendrán que elaborar procedimientos de acreditación para las empresas que deseen la aprobación de Operadores Económicos Autorizados (OEA).
- Ellas también tienen la responsabilidad de actualizar los programas de asociación de Aduanas-Empresas y así fomentar las normas de seguridad y aplicar las mejores prácticas
- Las Administraciones de Aduanas en colaboración con los Operadores Económicos Autorizados trabajarán con el fin de optimizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional.

Por consiguiente, en el año 2010, mediante la sesión 217 del 8 de junio, Colombia manifiesta a esta organización su intención de poner en práctica el Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global, haciendo parte de una lista con 161 países más. Es de esta forma que surge el ideal del Operador Económico Autorizado, el cual está fundamentado en dicho Marco e igualmente busca asegurar y facilitar el comercio global, la aprobación de una gestión integral de esa cadena en todos los medios de transporte, la ampliación del papel y capacidades de las Aduanas, el reforzamiento de la cooperación entre las Administraciones de Aduanas y de éstas con las empresas y, finalmente, la fomentación de la circulación de las mercancías.

7.2. Decreto 3568 de 2011

Con base en el Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas, Colombia al ser país miembro de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y haber firmado la carta de adhesión a su Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global, en el cual se comprometió de cumplir con los propósitos incluidos, estableció el Operador Económico Autorizado (OEA), consagrado en el Decreto 3568 de 2011, como:

(...) una iniciativa gubernamental y se implementará involucrando transversalmente a las entidades que, de manera directa, intervienen en el proceso de ingreso y salida de mercancías, así como las que de manera indirecta promueven el desarrollo del comercio exterior en Colombia (...) para la seguridad de la cadena logística, alcanzar mejores niveles de competitividad en las empresas y por esta vía, fortalecer los lazos comerciales con terceros países a través de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo. (Decreto 3568, 2011, p.2).

Los beneficios que brinda el programa para sus usuarios se relacionan con el reconocimiento como operador seguro y confiable, asignación de un oficial de operaciones que brinde soporte a los procedimientos, participación en las actividades de capacitación, disminución de las inspecciones físicas y de documentos en el momento de importar o exportar alguna mercancía, procedimientos especiales y simplificados para el progreso de las diligencias de reconocimiento y de inspección, utilización de canales y mecanismos especiales para la realización de las operaciones de comercio exterior, actuación directa como declarantes ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, reconocimiento de mercancías en los términos señalados en la legislación aduanera, reducción del monto de las garantías globales establecidas ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales,

primacía al exportar e importar o cuando surja algún inconveniente, entre otros. Lo anterior se traduce en una mejoría en la comunicación entre los miembros de la cadena de suministro, reducción de incidentes, costos de inspección y horas en el proceso de importación y exportación, incremento de la competitividad y demás.

No obstante, para obtener la autorización es necesario que se cumplan una serie de requisitos y se lleven a cabo ciertos procedimientos, algunos de los cuales se relacionan con estar domiciliado en el país mínimo tres años antes de presentar la solicitud, encontrarse activo en el Registro Único Tributario (RUT), contar con las autorizaciones sanitarias, obtener una buena calificación por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN), no haber sido sancionado previamente, entre otros.

7.3. Organización Mundial del Comercio

De igual forma, otra de las entidades encargadas de las normas y acuerdos mundiales por las que se rige el comercio entre las naciones y de velar porque éste se realice de la forma más libre posible es la Organización Mundial del Comercio (OMC), la cual brinda un marco legal que posibilita la seguridad y facilidad en los negocios internacionales. Es por esto, que el Marco Normativo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) se encuentra comprendido por la libertad de tránsito de mercancías, derechos y formalidades referentes a la importación y exportación y la aplicación de los reglamentos comerciales.

Por lo anterior, además de lo mencionado, el Marco Normativo busca incrementar la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades, el cumplimiento de los procedimientos y documentos en el momento de enviar o traer mercancía.

8. BENEFICIOS DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO A NIVEL INTERNACIONAL

Como se mencionó anteriormente, en los años recientes se ha intensificado la preocupación por mejorar la seguridad de la cadena logística internacional para facilitar e integrar el comercio mundial, por lo que surge el programa del Operador Económico Autorizado, el cual busca mejorar los negocios transfronterizos mediante la alianza entre los sectores público y privado, aumentar la seguridad de la cadena de suministro internacional, acrecentar la competitividad del país, entre otros factores. Por estas razones, diversos países – 40 actualmente (Oviedo, 2011, p.25) - han decidido emplear el programa y otros están en el proceso de desarrollo, como El Salvador, Honduras, Nicaragua, Ecuador, Paraguay, Jamaica, Panamá y Ecuador.

A nivel mundial 71% de los países que pertenecen, lo emplean en el momento de exportar e importar mercancía; 24% solamente para exportar y, el 15% restante solamente se dedica a importar (Organización Mundial de Aduanas, 2011).

En la ilustración 1 se muestra el nombre de algunos de los programas de cada país que hasta el momento han sido autorizados.

Ilustración 1. Operador Económico Autorizado en el mundo



Fuente: Elaboración propia

De la misma forma, en la tabla 2 se exponen algunos de los países y los regímenes en los que opera el programa.

Tabla 2. Programas del Operador Económico Autorizado (OEA) desarrollados

País	Año de Inicio	Modalidad
Argentina	2006	Exportación
Canadá	1995	Importación / Exportación
China	2008	Importación / Exportación
Unión Europea	2008	Importación / Exportación
Japón	2001	Importación / Exportación
Jordania	2005	Importación / Exportación

Continuación en la siguiente página

**Tabla 2. Programas del Operador Económico Autorizado (OEA) desarrollados -
Continuación**

País	Año de Inicio	Modalidad
Corea	2009	Importación / Exportación
México	2010	Importación / Exportación
Nueva Zelanda	2004	Exportación
Noruega	2009	Importación / Exportación
Singapur	2007	Importación / Exportación
Suiza	2010	Importación / Exportación
Estados Unidos	2001	Importación
Malasia	2010	Exportación

Fuente: Oviedo Umaña, R. A. (2011). Datos de la Revista Cargo Security.

A continuación se analizarán algunas experiencias internacionales con respecto a los resultados obtenidos al emplear el Operador Económico Autorizado.

8.1. Estados Unidos

En Estados Unidos, el programa recibe el nombre de C-TPAT (Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo), el cual se enfoca principalmente en evitar las actividades ilícitas; eventualmente, desde un inicio contó con el uso de tecnología moderna que permitiera analizar riesgos e intercambiar información con aduanas de otros países. Actualmente, el C-TPAT (Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo) funciona bastante bien, lo que se debe, especialmente, a que en un inicio se realizaron diversos estudios, análisis del entorno y de la capacidad y cantidad del personal e, igualmente, se llevaron a cabo diferentes capacitaciones, a la

vez que se difundió bastante, de manera que diversas personas pudieran conocer el plan y se animaran a hacer parte de él. Asimismo, se ejecutaron múltiples cambios novedosos en la gestión aduanera, los cuales se relacionan con la tecnología, el personal, la normativa y los procedimientos generales; lo que finalmente permitió que el desarrollo fuera exitoso.

Los beneficios del C-TPAT (Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo) se relacionan, primordialmente, con la exigencia de menos controles en el momento de exportar, menos exámenes de seguridad, eliminación de inspecciones aleatorias, mayores facilidades para el ingreso de la mercancía, asignación de un especialista de seguridad a las empresas, acceso a la conferencia anual del programa, entre otros.

8.2. Unión Europea

De forma similar, en la Unión Europea opera el programa del Operador Económico Autorizado o por sus siglas en inglés AEO (Authorised Economic Operator). Desde su lanzamiento el 1 de enero de 2008, éste se ha promulgado rápidamente entre sus 27 países miembros y ahora está firmemente establecido como la piedra angular de las prácticas de seguridad de importadores y exportadores. Sus objetivos incluyen: la mejora de la seguridad de la cadena de suministro, la facilitación del comercio y, la reforma y modernización de las aduanas de todo el mundo; con el fin de mantener o desarrollar la competitividad nacional en el comercio internacional.

Si bien esta iniciativa es comparable a la de los Estados Unidos con el C-TPAT (Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo), difieren en varias áreas clave: en primer lugar, la certificación de Operador Económico Autorizado de la Unión Europea sólo está disponible para

las empresas con el estatus de entidades legales de un país miembro de la Unión Europea y en ciertas línea aéreas y navieras fuera de ella, mientras que la figura imperante en Estados Unidos permite la entrada únicamente a ciertas entidades que tienen manufactura en lugares extranjeros. Por otra parte, el Operador Económico Autorizado de la Unión Europea aborda tanto las transacciones de importación y exportación, mientras que la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT) es estrictamente de importación por el momento.

8.3. Chile

En este país el programa recibe el nombre de Operador Económico Autorizado (OEA). El proceso de implementación de éste duró aproximadamente tres años (desde 2006 hasta 2009), no arrojó los resultados esperados debido a que se omitieron pasos relevantes como la búsqueda de apoyo del gobierno, la capacitación a los empresarios, la integración más profunda del sector privado con el público; además, desde el inicio, el plan piloto no contó con la aprobación del gremio de funcionarios y de las empresas privadas. Adicionalmente, el Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), impulsado por lo anterior, suspendió el proyecto sin haberlo desarrollado completamente.

8.4. Argentina

En Argentina recibe el nombre de Sistema Aduanal de Operadores Confiables (SAOC), el cual se basa principalmente en la exportación de mercancías. El proyecto ha permitido la facilitación de las exportaciones para las empresas certificadas, especialmente porque generó una reducción del tiempo y los costos empleados y, la simplificación de los procesos aduaneros mediante la

transmisión a la aduana del país de destino los datos de exportación, facilitando así la salida de la mercancía.

Para llevar a cabo el proceso se efectuaron importantes inversiones tecnológicas y una modernización de la infraestructura con el fin de facilitar el intercambio comercial y acrecentar los controles para poder pasar de inspecciones físicas a inteligentes no intrusivas. Adicionalmente, se implementaron elementos que otros países no poseían y que le originaron bastantes ventajas, por ejemplo, se le brindó asistencia, tecnología y buena imagen a las empresas certificadas. Con lo anterior el país busca convertirse en promotor del desarrollo comercial e intercambio mundial brindando pautas de seguridad internacionalmente.

8.5. México

En cuanto a México, el proyecto recibe el nombre de Nuevo Esquema de Empresa Certificada (NEEC). En este país se promovió la alianza entre las empresas y las aduanas, lo que generó una reducción de las actividades ilícitas y una mejoría en la eficiencia de la cadena logística. Asimismo, inicialmente el Banco Mundial ayudó con los recursos necesarios para modernizar el sistema aduanero. Además, la integración de los tres sectores de la industria se formó por etapas a medida que el proceso se iba perfeccionando y no desde un comienzo.

Por otra parte, una de las novedades del Nuevo Esquema de Empresa Certificada (NEEC) en México es que los requisitos que se les exigen a las empresas en materia de seguridad son mínimos, mientras que en otros países son bastantes. Además, también posee beneficios distintos, como

despacho a domicilio de las exportaciones, carriles exclusivos para importar o exportar, prioridad en el caso de incidentes en los puertos, entre otros.

8.6. Nueva Zelanda

En este caso, el programa se conoce como Secure Exports Partnership Scheme y se emplea solamente para los procesos de exportación. Éste garantiza la seguridad en los procedimientos para todos los participantes, el uso de tecnología moderna y le da mayor relevancia al contacto entre las autoridades aduaneras y las empresas. Igualmente, dispone de una “auditoría de comercio seguro”, la cual verifica la seguridad de las empresas.

De la misma forma, también permite las alianzas entre las distintas empresas certificadas para el intercambio de información. Por último, su innovación más importante es la facilitación de intercambiar información entre países que posean la certificación, de tal forma que se conozcan errores y beneficios a evitar o implementar. Por lo anterior, éste ha tenido una acogida bastante significativa en Nueva Zelanda y cada vez es mayor el número de empresas que participan.

8.7. Guatemala

En relación con Guatemala, el Operador Económico Autorizado (OEA) es definido como las personas individuales o jurídicas que al cumplir con los requisitos y la normatividad establecida, pueden gozar de los beneficios otorgados por la aduana y trabajar como socios. Esos beneficios son: la posibilidad de ser considerados como primera opción para participar en nuevos programas, mínima solicitud de información, procedimientos simplificados, entre otros.

8.8. Aprendizaje

De lo anterior es importante destacar que el desarrollo de la normativa aduanera en materia de seguridad de la cadena logística internacional ha evolucionado considerablemente. En la mayoría de los países donde el Operador Económico Autorizado (OEA) fue implementado, los objetivos planteados fueron alcanzados y, además, el proyecto permitió la modernización de las fases de exportación e importación de mercancías; lo cual, constituye un incentivo para que Colombia y otros países latinoamericanos continúen desarrollando el programa, enfocados en la experiencia internacional, es decir, replicando los procesos que han llevado a buenos resultados y, asimismo, corrigiendo los errores que han impedido respuestas satisfactorias. Sin embargo, se debe tener en cuenta que la capacidad y los recursos de cada administración son un factor determinante en lo que confiere a la velocidad en la que se pueda desarrollar el programa a cabalidad en una determinada nación.

9. ESCENARIO DE COLOMBIA EN LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS

En los últimos años, Colombia ha firmado varios tratados de libre comercio, lo cual le ha otorgado acceso inmediato a los grandes mercados mundiales y, además, disminución de aranceles en el momento de exportar. Lo anterior ha favorecido al país considerablemente, permitiéndole a las empresas expandirse al exportar mercancía a otras partes del mundo, ser más productivas y, principalmente, más competitivas.

Debido a ese desarrollo comercial y a la necesidad de mejorar la competitividad a nivel internacional, el país se ha preocupado por mejorar sus procesos de importación y exportación y, aunque ha acrecentado su rendimiento, sigue siendo necesario que supere varios problemas y desafíos que posee actualmente, y así poder progresar en el comercio internacional; por ejemplo, el índice del Foro Económico Mundial afirma que algunos de los puntos más débiles del país son: los altos costos de transacción, la inseguridad, los elevados valores en el transporte terrestre ocasionados por la baja calidad de la infraestructura, la cual es considerada como el principal cuello de botella para el comercio transfronterizo

Por otra parte, el mismo índice resalta que el país ha logrado mucho en términos de simplificación de trámites, modernización aduanera y eficiencia portuaria. Adicionalmente, de acuerdo con el estudio de Doing Business, 2014, Colombia es la economía de Latinoamérica que más progresos ha tenido al adoptar las mejores prácticas globales en los últimos años, lo que se debe en cierta medida a las sesenta y dos reformas regulatorias que ha permitido que el desempeño del país prospere, y a que El Banco Mundial lo ha ayudado a aplicar un planteamiento de “unificación de

trámites” para el despacho de aduanas y la gestión de fronteras. Lo anterior ha ocasionado que el país se integre más al mundo con un incremento de sus exportaciones e importaciones.

Según el documento más reciente emitido por el Banco Mundial (2014), respecto al informe de 2013, Colombia avanzó dos puestos en el escalafón de comercio transfronterizo ubicándose en la casilla noventa y tres (93); sin embargo, éste argumenta que aún así sigue teniendo una mala puntuación. Si bien el país es competitivo en cantidad de documentos para exportar e importar, sigue siendo crítico el costo para mover las mercancías.

De acuerdo a lo expuesto en la base de datos del Doing Business (2015), el costo de exportación en Colombia -el cual hace referencia al valor asociado a todos los procedimientos necesarios para exportar mercaderías -incluyendo los costos por documentos, las tarifas administrativas para despacho de aduanas y control técnico, los honorarios de los gestores de aduanas, los gastos por manejo en la terminal y el transporte en el interior del país-, es de dos mil trescientos treinta y cinco dólares (2.355 USD) por contenedor; por el contrario, en América Latina y en los países pertenecientes a la Organización para la Cooperación y el Crecimiento Económico (OCDE) es de aproximadamente la mitad de ese precio, lo cual rezaga significativamente el potencial del comercio internacional en el país.

Con respecto a otro estudio realizado por el Foro Económico Mundial (FEM) en el 2014, relacionado con el Índice de Facilitación del Comercio (IFC) -el cual mide el grado en el que las economías cuentan con instituciones, políticas, infraestructuras y servicios que permiten el libre flujo de mercancías a nivel internacional, a los que organiza en cuatro categorías, éstas son: acceso

a mercados, administración transfronteriza, infraestructura y ambiente operacional-, los resultados arrojan que Colombia mejoró su calificación desde 2012.

Según el índice, el país pasó de tres punto ocho (3.8) puntos en 2012 a cuatro (4.0) en 2014, dejando de ocupar el puesto ochenta y nueve (89) entre ciento treinta y dos (132) países, a ubicarse en la posición setenta y tres (73) entre ciento treinta y ocho (138) economías. Lo anterior representa un ascenso relativo del catorce punto cinco por ciento (14.5%) con respecto a la variación de índice. Asimismo, Colombia logró superar este año a diecisiete (17) países que en 2012 estaban por encima de él, entre los cuales se encuentran República Dominicana, Honduras y Brasil.

La mejoría obtenida en el Índice de Facilitación del Comercio (IFC) de este año es el resultado del crecimiento que se ha logrado principalmente en los subíndices de acceso a mercados y administración transfronteriza. En estos casos las mejoras relativas fueron de veintidós punto cinco (22,5) y doce punto ocho (12,8) puntos porcentuales respectivamente. Por otra parte, de acuerdo con el ambiente operacional, la posición del país se mantiene constante (es decir, 112), aunque el ingreso de nuevos Estados (la mayoría ubicados por debajo de Colombia) permite que se dé una pequeña mejora relativa. Con base en la infraestructura, los resultados muestran un descenso de seis posiciones, lo que corresponde a una pérdida relativa del uno punto ocho por ciento (1.8%) con respecto al 2012. (Ver tabla 7, anexos).

9.1. Competitividad del Comercio Exterior Colombiano

Es importante conocer el desenvolvimiento de Colombia en el escenario global, con el fin de evaluar si las prácticas, procesos y procedimientos en materia de comercio exterior que actualmente hacen parte de su funcionamiento son las más adecuadas. Por esto, la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), en el año 2012, realizó un estudio de competitividad del comercio exterior en Colombia, con el fin de evaluar y orientar continuamente el desempeño del país; así como el desarrollo de estrategias y ventajas competitivas.

Dentro de este contexto, se torna imprescindible conocer cómo se están ejecutando los procesos de las importaciones y exportaciones desarrollados por los puertos; de modo que se logre identificar los cuellos de botella que pueden afectar los tiempos de los procesos. Por lo cual, en la siguiente sección se realiza un análisis de las demoras en los procedimientos de importación y exportación, de manera que se pueda contrastar con los de otros países. Para dicho fin se pretende revisar el tiempo empleado en los trámites marítimos en el terminal de la zona portuaria más grande de Colombia: Buenaventura.

Por consiguiente, primeramente se describirán los pasos y tiempos del proceso de exportación de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y posteriormente se especificarán los tiempos y pasos en el proceso de importación en el mismo.

9.2. Proceso de Exportación de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

9.2.1. Fases en la Exportación de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

Para llevar a cabo un proceso de exportación de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. inicialmente se debe realizar un estudio de mercado, luego se aceptan las condiciones de negociación de acuerdo con la revisión de la factura proforma, posteriormente se hace una apertura de Carta de Crédito a favor del exportador o sino remisión de letras o pagarés y se contrata el transporte. Después de haber ejecutado lo anterior, se debe esperar a que el banco colombiano comunique al exportador sobre la copia de la carta crédito del banco corresponsal garante u otro documento convenido que haya recibido; para ulteriormente enviar los documentos, como la factura comercial, bajo las condiciones pactadas.

Adicionalmente, si es pertinente se debe proceder a solicitar el visto bueno en la entidad correspondiente para obtener los certificados que se requieran, por ejemplo, los fitosanitarios, zoosanitarios o sanitarios. Se realice o no lo anterior, luego se debe ejecutar la inscripción en el Registro de Productores Nacionales y esperar la aprobación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia (MinComercio) con respecto al Registro Nacional de Exportadores. Por otra parte, es pertinente saber si se requiere certificado de origen y diligenciarlo, para así poder enviar la reserva al agente marítimo, de acuerdo con las correspondientes instrucciones que se reciban; también se requiere entregar la documentación al agente naviero para que éste pueda otorgar el contenedor vacío y, luego, el agente marítimo asigne el patio de contenedores.

Posteriormente, es indispensable realizar la búsqueda de una empresa de transporte, proporcionarle la orden de cargue y entregarle el contenedor vacío al transportador para que luego se ingrese al centro de distribución, se informe el número del pedido y del container al Sistema de Información Ambiental (SIA) y, después, si es necesario se realice la preinspección con la empresa verificadora (esto cuando el destino es Ecuador o Haití), para ulteriormente ejecutar la adecuación y embalaje del contenedor. Después de lo anterior, se le entregan los respectivos documentos de Narcóticos al conductor, se desplaza la mercancía a Buenaventura y, se elabora la Declaración de Exportación Consolidada (DEX).

En el transcurso del traslado de la mercancía a Buenaventura se debe tener en cuenta si la llegada al retén es en hora pico, si es así, se debe esperar en pre-pare y, en seguida, se procede a entregar los documentos de ingreso de parte del Sistema de Información Ambiental (SIA) al Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID). Para continuar con el proceso, se ingresa al parqueadero de exportaciones y se les entregan los documentos a las autoridades correspondientes, como la Carta de responsabilidad Orden de Ingreso (Booking), la Declaración de Exportación Consolidada (DEX), el certificado pago al Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y otros certificados.

Eventualmente, las autoridades deciden si se realizará una inspección física, documental o si no se llevará a cabo. Si la inspección es física se debe dirigir a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), Dirección de Antinarcóticos u otra entidad; si la inspección es documental hay que dirigirse al funcionario de la entidad (DIAN, ICA ó INVIMA), presentar la Declaración de Exportación Consolidada (DEX), físicamente y los certificados anexos; si la inspección es

física es necesario esperar más para obtener el Chance o Apta de inspección y con él, la autorización de ingreso al terminal.

Seguidamente, se tramita la documentación restante ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y demás autoridades correspondientes. Prontamente, se realiza el descargue del contenedor en el patio; el Sistema de Información Ambiental (SIA) le entrega los documentos de los servicios prestados al Agente Marítimo y la documentación al Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID). Luego de verificar los números de sellos y contenedores, el Sistema de Información Ambiental (SIA) entrega la carga a la Naviera, donde el Agente naviero presenta la relación de contenedores a embarcar a las autoridades antinarcóticos y a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) para hacer la entrega de contenedores vía e-mail a la oficina del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID). Después, sólo si es necesario, se le realiza la revisión al contenedor.

Por último, se carga el container a bordo de la motonave, se lleva a cabo el tránsito a destino, se cierra la exportación, se ejecuta el descargue en el domicilio, se cancela la Declaración de Exportación Consolidada (DEX) en el Sistema de Información y Gestión Aduanera (SYGA) y, finalmente, se realiza la respectiva declaración de cambio de divisas.

9.2.2. Tiempos empleados en la exportación marítima de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

De acuerdo con un estudio realizado por la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), el proceso de exportación marítima en el Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. tiene un tiempo total -el cual equivale al periodo transcurrido desde los registros previos hasta el embarque de la carga- que va desde seis punto veinticuatro (6,24) hasta cuarenta y nueve punto ochenta y cinco (49,85) días, con un promedio de diez punto treinta y cuatro (10,34) días. Esto se debe a que la duración desde la consecución del contenedor hasta el embarque de la carga tiene un tiempo mínimo de tres punto cuatro (3,4) días cuando el embarque es directo y cuando hay inspección documental, pero, cuando se realiza inspección física el tiempo mínimo pasa a ser tres punto ocho (3,8) días.

Los tiempos máximos corresponden a treinta punto dos (30,2); treinta punto nueve (30,9) y treinta y dos punto un (32,1) días para embarque directo, inspección documental e inspección física respectivamente. Por otra parte, con respecto al mismo ciclo acontecido desde la obtención del contenedor hasta el envío de la carga, las medias semejantes son seis punto seis (6,6); seis punto nueve (6,9); y siete punto ocho (7,8) días con embarque directo, con inspección documental y con inspección física respectivamente. La siguiente tabla expone la información discutida previamente.

Tabla 3. Días empleados en el proceso de Exportación

RESUMEN DE TIEMPOS	TIEMPOS OBSERVADOS (Días)		
	T. Mínimo	T. Promedio	T. Máximo
Tiempo transcurrido desde la consecución del contenedor hasta embarque de la carga	3,4	6,6	30,2
Embarque Directo			
Tiempo Trascurrido Desde La Consecución Del Contenedor Hasta Embarque de la Carga	3,4	6,9	30,9
Con Inspección Documental			
Tiempo transcurrido desde la consecución del contenedor hasta embarque de la carga	3,8	7,8	32,1
Con Inspección Física			
Tiempo total de la exportación			
Tiempo transcurrido desde registros previos hasta embarque de la carga	6,24	10,34	49,85
Embarque Directo			

Fuente: ANDI - Asociación Nacional de Empresarios de Colombia

En general, el proceso con embarque directo desde la obtención del contenedor incluye solamente el tiempo empleado en la consecución del contenedor, la manipulación de la carga en origen, el tránsito interno y, la operación en zona primaria. Por su parte, el embarque directo para la exportación total, es decir desde que se realizan los registros previos, incorpora las horas y los días dispuestos para éstos, la planeación del despacho de la carga, la consecución del contenedor, la manipulación en origen, el tránsito interno y, por último, la operación en zona primaria.

De otra manera, cuando se realiza inspección documental o física, en ambos casos se tiene en cuenta –además del tiempo empleado en la consecución del contenedor, la manipulación de la carga en origen y, el tránsito interno, lo cual ya se mencionó- el lapso que se debe disponer para el ingreso a la zona primaria, el disparo de selectividad y perfilamiento de la carga, la autorización y documentación de embarque, el almacenamiento temporal del pre-embarque y, el embarque de

la carga. Sin embargo, cuando hay inspección física se adiciona, además, las horas gastadas en la inspección física como tal, lo cual abarca la programación de la indagación, el traslado a la zona de auditoría y la supervisión simultánea realizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o Antinarcóticos. Por otra parte, con respecto a la inspección documental, se tiene en cuenta, incluso, el tiempo en la entrega y revisión de los documentos al inspector.

De lo anterior se deduce que el tiempo mínimo, promedio y máximo superior es en el cual se realiza la inspección física; esto porque las horas empleadas en promedio son veintiocho (28:00), pues en la programación de inspecciones se gastan veintidós (22:00) aproximadamente, en el traslado una hora (1:00) y, el proceso de revisión también se demora bastante tiempo, esto es, cinco horas (5:00). En contraste, el caso en el que se realiza inspección documental se demora siete horas (7:00) solamente, dos (2:00) en la entrega de documentos y tres (3:00) en la revisión de éstos.

Finalmente, en la tabla 4 se exponen los tiempos empleados en cada proceso.

Tabla 4. Horas empleados en el proceso de Exportación

ACTIVIDADES	Tiempos Observados (Horas)		
	T. Mínimo	T. Promedio	T. Máximo
Registros Previos	54:00	31:00	354:00
Planeación Despacho de Carga	15:00	59:00:00	118:00:00
Consecución del Contenedor	7:45	14:45	54:20
Manipulación de la Carga en Origen	15:45	40:25	376:00
TRÁNSITO INTERNO (Días)	0,49	1,3	3,17
OPERACIÓN EN ZONA PRIMARIA (Días)	1,23	2,13	7,58
Ingreso a Zona Primaria	2:00	5:00	8:00
Disparo de Selectividad y Perfilamiento de Carga	1:00	4:00	15:00
<u>Inspección Documental</u>	2:00	7:00	17:00
Entrega de Documentos a Inspector	1:00	2:00	6:00
Revisión de Documentos	1:00	3:00	4:00
<u>Inspección Física</u>	10:15	28.00	47.00
Programación de Inspecciones	8:00	22:00	36:00
Traslado a Zona de Inspección	0:45	1:00	2:00
Inspección Simultanea (Antinarcóticos, ICA, INVIMA,DIAN)	1:30	5:00	9:00
Autorización de Embarque	0:30	3:00	6:00
Documentación de Embarque	9:00	15:00	33:00
Almacenamiento Temporal Pre embarque	17:00	24:00	120:00
Embarque de Carga	0:00	0:00	0:00

Fuente: ANDI - Asociación Nacional de Empresarios de Colombia

9.3. Proceso de Importación marítima de mercancías en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

9.3.1. Fases en la Importación marítima de mercancías en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

Análogamente, para realizar un proceso de importación de contenedores en esta misma Sociedad Portuaria se debe proceder de la siguiente forma. En primer lugar, se precisa hacer el trámite ante la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) del permiso de importación y vistos buenos. Posteriormente se hace el envío de la mercancía y la documentación necesaria, entre ellas la factura comercial, lista de empaque, certificados de origen, certificados sanitarios, manifiesto de carga, BL's y demás documentos que lo adicionen, modifiquen o expliquen, según el contrato previamente establecido.

Seguidamente con la llegada de la motonave, se programa y asigna el muelle por parte de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) en el Centro de Investigación para el Desarrollo (CID) con mínimo 24 horas de anticipación antes de su llegada. Una vez se asigne el muelle, se ingresa la información correspondiente al contenedor al Sistema de Información y Gestión Aduanera (SYGA). Del mismo modo, se elabora y presenta el Manifiesto de carga para su constatación, así como también la entrega física y electrónica de los documentos de transporte a la aduana y a la Sociedad Portuaria por parte del Agente Naviero en un lapso mínimo de 12 horas contadas a partir de la entrega física del manifiesto de carga.

A continuación, se efectúa el descargue de la motonave en zona primaria y se hace entrega de las mercancías al depósito habilitado de Aduanas, para que después la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) proceda con la verificación definitiva del sistema y de los documentos físicos. Una vez concluya lo anterior, se hace el cierre de la motonave en el Sistema de Información y Gestión Aduanera (SYGA) y se presenta la planilla de envío a la Sociedad Portuaria para el ingreso y la revisión por parte del naviero.

Entretanto, si la mercancía requiere una pre inspección del Sistema de Información Ambiental (SIA), se ejecuta y en caso que no se requiera entran en acción entidades como el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), Antinarcóticos, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), entre otros. Posteriormente, se ingresa la información y aceptación de la declaración de importación, a su vez que se realiza la revisión, verificación y el pago en las entidades financieras de los tributos aduaneros; es importante tener en cuenta, que el tiempo máximo permitido es de dos meses siguientes a la llegada de la mercancía.

Ahora bien, si en la aplicación de selectividad que se lleva a cabo, se determina que el levante requiere inspección por parte de las autoridades e instituciones, se procede a realizar una inspección documental, física o el levante automático. En los dos primeros casos, se concede al delegado de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la declaración de importación impresa, el boletín de levante del Sistema de Información y Gestión Aduanera (SYGA) o gestión de anomalía, fotocopia BL master liberado y la carta de solicitud de digitación manual, con el fin de compararlo con la declaración y la inspección documental. En seguida, las autoridades correspondientes hacen la asignación de la hora de inspección y el traslado a la zona

de fiscalización, donde se descarga la mercancía y se espera para el procedimiento, el cual consiste en la apertura, vaciado y llenado de los contenedores en presencia del Sistema de Información Ambiental (SIA), que es el ente encargado de tomar las muestras en caso de requerirse.

Una vez se realice esto, se prosigue con la revisión de la documentación con el fin de compararlo con la declaración y la inspección emitidas. Inmediatamente, se firma el acta de inspección Aduanera y se genera el levante de la mercancía.

Finalmente, se realiza el traslado al módulo o patio, donde se solicita y se liquida el contrato de comodato al agente marítimo, al igual que el envío de la solicitud del retiro de la mercancía. Como uno de los últimos pasos para llevar a cabo el retiro de la mercancía, la sociedad Portuaria genera la orden FOT (orden de retiro de contenedor) y la envía al Sistema de Información Ambiental (SIA) para que sea entregada a la empresa de transporte cuyo objetivo es que el conductor reconozca la ubicación del contenedor.

En última instancia, el operario libera la instrucción del movimiento y realiza la operación de cargue del contenedor en patio, pesa el vehículo cargado, verifica el estado del contenedor y registra los códigos en la terminal de radiofrecuencias. Como un requisito indispensable se debe registrar el peso bruto, el sello del contenedor, la placa del vehículo y se inicia el tránsito hacia la bodeg del Importador.

9.3.2. Tiempos en la Importación marítima de contenedores en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

Paralelamente al proceso de exportación, la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) determinó mediante un estudio los tiempos máximos, mínimos y promedios que se toma una importación en el terminal de contenedores de Buenaventura.

La preparación para importar depende de cómo se constituya el mercado. Dentro de este acondicionamiento debemos de tener en cuenta como primer paso la Documentación Legal, la cual hace referencia a los documentos requeridos que se deben tramitar al constituir la empresa, estos son: el Registro de la Cámara de Comercio y obtención del NIT, la Inscripción en el Registro Único Tributario (RUT) y la Inscripción de Usuarios ante la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

Posteriormente, el paso siguiente corresponde al estudio de mercado que debe realizarse acorde al producto que se vaya a vender. Dentro de esto, es importante determinar cuál es la Ubicación o Clasificación en Subpartida Arancelaria, la factibilidad de la importación del producto y la localización de la Oferta Potencial. La última actividad a realizar para preparar la importación es la negociación Comercial, en ella se determina la forma de pago, los términos de entrega (Incoterms), se firma el contrato de Compraventa Internacional y se aceptan las condiciones para llevar a cabo la venta.

Es importante resaltar que en esta primera fase, el tiempo varía significativamente dependiendo de la ciudad donde se realice la documentación legal, de cuál va a ser el producto al cual se le

realizará el estudio de mercado. Del mismo modo, el tiempo para la negociación comercial, dependerá del producto, del proveedor y el país de origen.

Las previas a la llegada de la carga hacen referencia a dos puntos: a los registros previos requeridos y al envío de carga desde el país de origen. En términos generales su gestión tarda como mínimo dos punto veinticinco (2,25) días máximo, casi siete (7) días y, en promedio observamos que son aproximadamente tres (3) días lo que concierne a todo el procedimiento para el arribo de la carga.

Dentro de estos trámites vale resaltar que el más demorado es el visto bueno previo por parte de las diferentes autoridades de control como: el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), la Policía de Inmigración y Aduanas (ICE, por sus siglas en inglés), entre otros.

Las operaciones llevadas a cabo en Zona primaria consolidan la mayor parte del proceso de la importación, estas hacen referencia a la llegada de la Motonave, la Operación de Descargue, la localización y la liberación de la Carga, el control Fito o Zoo sanitario, la presentación de la declaración de la importación, el control técnico de Aduanas, la Autorización del Retiro de carga y el retiro efectivo de la carga. Entre ellos las fases que se destacan por emplear el mayor tiempo son el Control Fito/ Zoo Sanitario con un tiempo máximo de cuarenta y tres (43) horas, la liberalización de la carga con ciento ocho (108) horas y el control técnico de aduanas con treinta y cinco (35) horas.

En términos generales, las operaciones en la zona primaria llegan a tardar como máximo once punto treinta y tres (11,3) días, el tiempo mínimo en que se ha realizado ha sido en cuatro punto cuatro (4,4) días y regularmente tarda cinco punto cinco (5,5) días.

La operación interna compone la menor parte del proceso y corresponde al transporte terrestre, a la manipulación de la carga en destino y la devolución del contenedor. Y es la que en promedio menos tiempo gasta; como máximo ha tardado tres punto trece (3,13) días como mínimo y, en promedio uno punto trece (1,13) días, ocupando el mayor periodo el transporte terrestre con un tiempo mínimo de diez (10) horas y un máximo de treinta y ocho (38) horas.

Finalmente, el tiempo total de la importación en Colombia, incluyendo la inspección física, específicamente, en el terminal de contenedores de Buenaventura, en promedio es de nueve punto dos (9,2) días, ha tardado como máximo veintiún (21) días y como mínimo siete (7), como se especifica en el siguiente cuadro (tabla 5):

Tabla 5. Días empleados en el proceso de Importación

RESUMEN DE TIEMPOS	TIEMPOS OBSERVADOS (Días)		
	T. Mínimo	T. Promedio	T. Máximo
Tiempo transcurrido desde atraque de motonave hasta descargue en planta destino	4,1	4,6	9,9
Sin Inspección física, ni Sanitaria			

Continuación en la siguiente página

Tabla 5. Días empleados en el proceso de Importación - Continuación

RESUMEN DE TIEMPOS	TIEMPOS OBSERVADOS (Días)		
	T. Mínimo	T. Promedio	T. Máximo
Tiempo transcurrido desde atraque de motonave hasta descargue en planta destino	4,6	5	11
Con Inspección Física			
Tiempo transcurrido desde atraque de motonave hasta descargue en planta destino	5	6,2	13,2
Con Inspección Física y Sanitaria			
Tiempo total de las Importaciones Con Inspección Física	7,5	9,2	21,2

Fuente: ANDI - Asociación Nacional de Empresarios de Colombia

10. ALCANCE DE LAS ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN COLOMBIA

Según el Decreto 3568 del 27 de septiembre del 2011, la aprobación otorgada como Operador Económico Autorizado es de adhesión voluntaria, su trámite es gratuito, está dirigido a las pequeñas, medianas y grandes empresas, posee vigencia indefinida, y pueden acceder a ella las personas naturales o jurídicas, de acuerdo a la calidad que tengan dentro de la cadena de suministro internacional y, además, involucra a diferentes autoridades de control: la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA) y, el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA).

En general, para Colombia, los que pueden ser autorizados como Operador Económico Autorizado son: Agencias aduaneras, Agentes de cargas internacionales, Agentes marítimos, Aeropuertos, Comercializadoras internacionales, Transportadores marítimos, aéreos y terrestres, Intermediarios de tráfico postal y envíos urgentes, Depósitos públicos y privados y, Exportadores e importadores.

Asimismo, para que el programa sea óptimo y eficaz en su alcance, es necesario que antes de presentar la solicitud -ante las diferentes autoridades de control- para ser autorizadas, los interesados autoevalúen el cumplimiento de las condiciones y requisitos mínimos exigidos.

Con base en lo anterior, de acuerdo con el artículo 4 de la Resolución número 011434 de 31 de octubre de 2011, las condiciones previas para solicitar la autorización a fin de pertenecer al programa son:

- Estar debidamente domiciliado, representado o establecido en Colombia por un periodo de tres (3) años mínimo.
- Tener una trayectoria efectiva, para lo que se tendrá en cuenta el tamaño de la empresa y el promedio de sus operaciones.
- Pagar las obligaciones tributarias, aduaneras, cambiarias, deudas relativas a la contraprestación y tasa de vigilancia y demás compromisos legalmente exigibles.
- Los representantes de la empresa no pueden tener antecedentes penales por delitos ni investigaciones punibles en curso. Adicionalmente, éstos no se deben encontrar en las bases de datos de organismos de lucha contra el terrorismo, narcotráfico, lavado de activos, contrabando y demás delitos conexos. Por último, los representantes no pueden haber estado implicados en incidentes de seguridad de la cadena de suministro internacional.
- Adicional a lo anterior, la empresa deberá cumplir, además, con los requisitos mínimos que mediante resolución de carácter general establezcan las autoridades de control.

De igual forma, la empresa para la obtención del permiso debe diligenciar y presentar la solicitud para ser Operador Económico Autorizado a través de los Servicios Informáticos Electrónicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). Después de esto, a las autoridades de control les corresponde:

- Verificar el cumplimiento de las condiciones mencionadas anteriormente
- Aceptar o rechazar la solicitud
- Realizar un análisis y estudio de la empresa
- Hacer una visita de validación

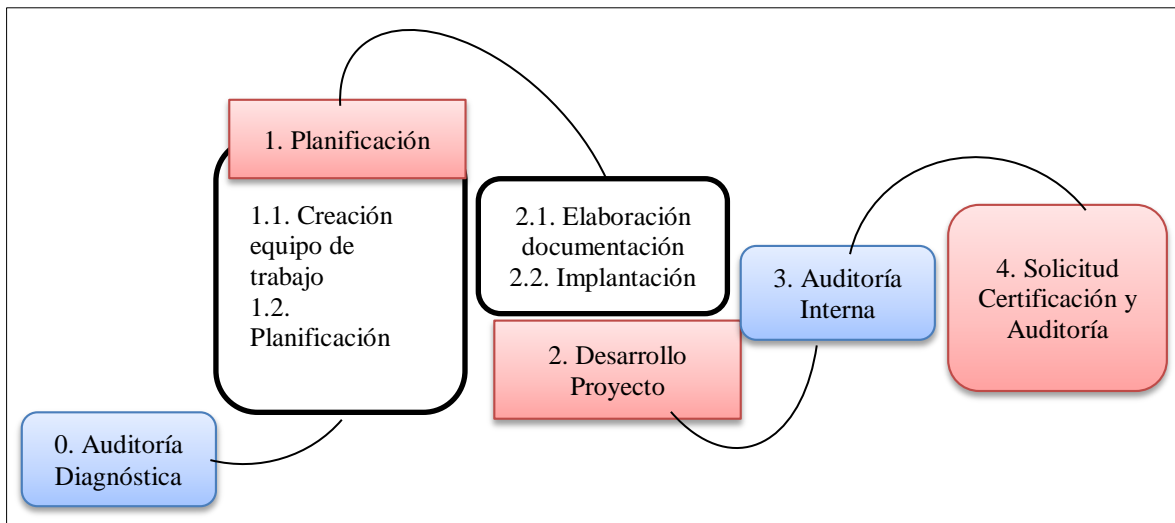
- Elaborar los conceptos técnicos
- Efectuar el informe gerencial por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para presentarlo ante la Comisión Intersectorial de Operador Económico Autorizado (OEA).
- Realizar la sesión de la Comisión Intersectorial del Operador Económico Autorizado para emitir concepto respecto de la viabilidad o negación de la autorización.
- Autorizar o negar la solicitud de autorización de la empresa, por parte del director general de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. La autorización otorgada tiene una vigencia indefinida.

En la práctica, para llevar a cabo este procedimiento las empresas desarrollan dentro de su organización un equipo de trabajo especializado en cumplir los requisitos del Operador Económico Autorizado. Estos se encargan de hacer todos los trámites y de reunir información de cada uno de los trabajadores, sin embargo, se debe tener en cuenta que toda la compañía debe estar involucrada en este proceso, ya que son los mismos departamentos que la conforman los que se encargan de suministrar dicha información.

Posteriormente, la empresa desarrolla el proyecto como tal, es decir, diligencia los documentos correspondientes (entre otros, el organigrama de la empresa, los procesos misionales y estratégicos, los diagramas de flujo de las cadenas de suministro internacional, copia del informe de auditoría diagnóstica, matriz de riesgo por procesos). Sumado a lo anterior, está en la obligación de cumplir las condiciones mínimas de seguridad exigidas para poder aplicar a la solicitud de Operador Económico.

Ulteriormente, las Autoridades de control realizan una auditoría interna, en la cual analizan las operaciones de la empresa y comprueban el oportuno y estricto cumplimiento de las condiciones y requisitos. Finalmente, una vez verificado el cumplimiento de las obligaciones, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) procede a aceptar o negar la petición para continuar o detener el procedimiento de autorización. Por último, cabe mencionar que si la solicitud es rechazada, la empresa puede volver a presentar la solicitud seis meses después. La ilustración 2 enseña el procedimiento descrito previamente.

Ilustración 2. Etapas de implementación del Operador Económico Autorizado



Fuente: Asociación de Empresas Seguras (AES)

A continuación se muestran las empresas colombianas que están en proceso de ser autorizadas como Operador Económico (OEA):

Tabla 6. Empresas colombianas que están en proceso para ser autorizadas como Operadores Económicos Autorizados

ÍTEM	NIT	NOMBRE / RAZÓN SOCIAL
1	890112475	C I ENERGIA SOLAR S A E S WINDOWS
2	890802586	ARME S.A.
3	891400378	PAPELES NACIONALES S.A.
4	860013809	PRODENVASES S.A.S
5	890900148	COMPAÑÍA GLOBAL DE PINTURAS S.A.
6	890903436	CACHARRERIA MUNDIAL S.A.S
7	811004805	O - TEK INTERNACIONAL S.A.
8	890938020	INPROQUIM S.A.
9	890903310	ANHIDRIDOS Y DERIVADOS DE COLOMBIA S.A. ANDERCOL
10	900388600	MAC - JOHNSON CONTROLS COLOMBIA S.A.S
11	890301884	COLOMBINA S.A.
12	890300794	PLASTICOS RIMAX S.A.S
13	891401711	INDUSTRIAS ELECTROMECHANICAS MAGNETRON S.A.S
14	817002589	METECNO DE COLOMBIA S.A.
15	830098375	FLORES IPANEMA LIMITADA
16	800018359	BEL STAR S.A.
17	890101815	JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A.

Fuente: Asociación de Empresas Seguras (AES)

11. CONCLUSIONES

En general, el Operador Económico Autorizado (OEA) es un paso adelante que se da en materia de procesos y procedimientos de comercio exterior en el país, con el fin de facilitar el comercio transfronterizo, garantizar la seguridad en las operaciones y consolidar a Colombia como un país competitivo. Asimismo, es una figura pública que genera ventajas mundiales, debido a que las empresas que logren ser certificadas, además de reducir costos y tiempo por la disminución en el número de inspecciones, también van a adquirir una imagen de seguras, sólidas y confiables y, más prerrogativas como la priorización de sus operaciones y capacitaciones permanentes.

Sumado a lo anterior, otros de los beneficios que consiguen las empresas al ser certificadas como Operadores Económicos Autorizados se relacionan con la asignación de oficial de operaciones, reducción del monto de las garantías globales ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), prioridad en la gestión de los trámites y, finalmente, acuerdos de reconocimiento mutuo.

Hace dos años llegó la idea del Operador Económico Autorizado (OEA) y desde entonces la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), las empresas interesadas en adherirse y, las compañías encargadas de orientar a los anteriores comenzaron a capacitarse, analizar y reproducir las metodologías implementadas en otros países (por ejemplo México). Hoy día, Colombia está trabajando en aras de obtener el programa de operador económico autorizado (OEA), puesto que reconoce los beneficios globales existentes al adoptar esta iniciativa, que si bien repercutirán en la economía en general, sin duda alguna beneficiará en mayor medida al sector privado.

Actualmente son muchas las compañías interesadas en certificarse como Operadores Económicos Autorizados en aras de proyectarse a nivel internacional como confiables y seguras y, a su vez, con el fin de obtener los beneficios nacionales al ganar agilidad en el proceso de exportación, lo que finalmente se traduce en un ahorro significativo de costos. Entre ellas, son 17 las que van más adelantadas en el proceso, éstas son: C.I. Energia Solar S.A. ESWindows, Arme S.A., Papeles Nacionales S.A., Prodenvases S.A.S, Compañía Global De Pinturas S.A., Cacharrería Mundial S.A.S, Mac - Johnson Controls Colombia S.A.S, O-Tek Internacional S.A., Anhídridos Y Derivados De Colombia S.A. Andercol, Inproquim S.A., Colombina S.A., Plásticos Rimax S.A.S, Metecno De Colombia S.A., Flores Ipanema Limitada Bel Star S.A. y Johnson & Johnson De Colombia S.A.

El estado actual en el que se encuentran estas empresas es en la parte de la auditoría, es decir, que están próximas a obtener la certificación. De igual forma, es importante reconocer que dicho proceso no se desarrolla sólo con la Dirección de impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) sino que también transversalmente con diferentes autoridades como la Dirección Antinarcóticos de la Policía Nacional, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA) y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)-, lo cual le da un mayor soporte al programa.

Para el caso particular de MAC S.A.S, caracterizada por ser una gran exportadora, ya tienen implementada la cadena de seguridad dentro de sus operaciones al contar con certificaciones como la ISO 28000 y la BASC (Business Alliance for Secure Commerce), por lo cual, el paso que les resta para ser Operadores Económicos Autorizados es mínimo, debido a que ya tienen varios

requisitos cumplidos y una alta gestión de calidad. No obstante, continúan en el proceso de recolectar los documentos necesarios para obtener la certificación.

Con respecto a la experiencia internacional, los países que se han adherido al programa, en su mayoría han alcanzado excelentes resultados, permitiendo la modernización de las fases de exportación e importación de mercancías, logrando reducir el número de inspecciones documentales y físicas, propiciando la comunicación con otras aduanas y, además, han logrado su objetivo primordial: incrementar la seguridad de la cadena logística internacional.

Por otra parte, de acuerdo con el análisis realizado de los tiempos empleados en la importación y exportación de mercancías en la Sociedad Portuaria de Buenaventura S.A. se determinó que el principal problema para realizar las actividades de comercio exterior tienen que ver con el gran número de días empleados en la inspección física; lo que genera que los costos se incrementen. Por lo anterior, debido a que las empresas certificadas como Operador Económico Autorizado no deberán someterse a estas revisiones, ahorrarán en costos y su margen de utilidad se incrementará considerablemente; lo que favorece tanto a grandes, como a medianas y pequeñas empresas.

Finalmente, con respecto a su alcance, el Operador Económico Autorizado es un programa por término indefinido que involucra al sector privado y público. En él intervienen diferentes autoridades de control. Adicionalmente, es de adhesión voluntaria y gratuita, que incluye a los actores de toda la cadena de suministro internacional.

Por último, es importante anotar que para que haya efectividad y eficacia en este proceso de deben integrar esfuerzos tanto del sector público como del privado. Hasta el momento el desarrollo de esta iniciativa ha tenido avances muy positivos y hay un futuro prometedor para las aduanas de la región, pues las empresas son optimistas y esperan que cuando la parte pública y privada posean más experiencia con respecto al tema, los procesos llegarán a ser más prácticos.

12. RECOMENDACIONES

Es necesario implementar y desarrollar otro tipo de estrategias encaminadas en lograr un mayor impacto del programa, esto puede ser mediante el apoyo de entidades independientes que puedan colaborar en el proceso. Igualmente, por medio del intercambio de conocimiento, experiencia e investigaciones sobre políticas comerciales entre países que ya hayan adoptado la iniciativa, con la finalidad de replicar y reproducir sus mejores aciertos.

Por otra parte, es imprescindible modificar la estructura, capacitar el capital humano y tener un mayor soporte tecnológico, lo cual resulta importante en esta cuestión para que se logre agilizar las operaciones auditoría y, en general, de comercio.

Por tanto, se recomienda impulsar la comunicación y asociación entre empresas, con el objetivo de intercambiar experiencias y aprendizajes relacionados con el programa. Asimismo, se sugiere que se propicie un mayor flujo de conocimiento y de prácticas, en lo que respecta a la figura, entre los países, con la intención de que otros puedan desarrollar exitosamente el Operador Económico Autorizado (OEA).

13. REFERENCIAS

- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (2011). Matriz de tiempos y costos en procesos SPRBUN. Santiago de Cali.
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. 2012. *Estudio de Competitividad del Comercio Exterior en Colombia*. Santiago de Cali.
- Banco Mundial, G. (2014). Doing Business 2014. *Relaciones Internacionales*. Recuperado de:
http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/38433/Documento_completo.pdf?sequence=1
- Banco Mundial, G. (2015). Doing Business 2015. *Going Beyond Efficiency*. Recuperado de:
http://www.doingbusiness.org/Reports/Subnational-Reports/~/_media/giawb/doing%20business/documents/profiles/country/COL.pdf
- Confederación de Operadores Económicos Autorizados de Latinoamérica, España y el Caribe. 2014. *Operadores Económicos Autorizados de Latinoamérica, España y el Caribe*. Recuperado de: <http://coealac.org/our-offices>
- Doing Business. Junio, 2013. *Comercio Transfronterizo*. Recuperado en marzo del 2014 de: <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>
- Doing Business. 2014. *Facilidad para Hacer Negocios con Colombia*. Recuperado de: <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreconomies/colombia>
- Fondo Monetario Internacional. 1997. *Perspectivas de la Economía Mundial*. Recuperado de:

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/ar/97/s97/pdf/file03.pdf>

- Organización Mundial de Aduanas (2005). *Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global*. Recuperado en marzo de 2014 de:
http://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/7_facilit_port_cadena_logistica/3_marco_norm_aseg_facil_comer_%20glob.pdf
- Oviedo Umaña, R. A. (2011). Análisis del Programa del Operador Económico Autorizado (OEA), La Experiencia Internacional y El Caso chileno. Santiago de Chile.
- DE COLOMBIA, R. (2011). Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Por el cual se establece el Operador Autorizado en Colombia. *Decreto Número 3568 de 2011*.
- Sergio Mujica. Organización Mundial de Aduanas. *Operador Económico Autorizado: Desafíos y Retos a Nivel Global*. Recuperado en septiembre de 2014 de:
http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/OMA_Desafios_y_Retos_a_Nivel_Global.pdf
- Soubbotina, T. P., & Sheram, K. (2000). Globalization and International Trade. En T. P. Subbotina. *Beyond economic growth: meeting the challenges of global development*. (P. 66). World Bank Publications. Recuperado de:
http://books.google.com.co/books?hl=es&lr=&id=ZPQ1I8WuDcgC&oi=fnd&pg=PP7&dq=Beyond+Economic+Growth&ots=AlqxEYR0kg&sig=JuJlbAhrE6NjlsWfKcakjf1hxNg&redir_esc=y#v=onepage&q=Beyond%20Economic%20Growth&f=false

14. ANEXOS

Tabla 7. Posición obtenida por Colombia en el índice de Facilitación del Comercio

Posición en: Escalafón general / Subíndice / Pilar	Posición absoluta			Cambio en posición absoluta		Posición relativa ¹ (%)			Cambio en posición relativa (%)	
	2014	2012	2010	2012-14	2010-12	2014	2012	2010	2012-14	2010-12
Número de países	138	132	125							
Posición general	73	89	91	16	2	47,1	32,6	27,2	14,5	5,4
Acceso a mercados	16	45	57	29	12	88,4	65,9	54,4	22,5	11,5
Acceso al mercado interno	36	-	-	-	-	73,9	-	-	-	-
Acceso a mercados externos	18	-	-	-	-	87	-	-	-	-
Administración transfronteriza	68	82	78	14	-4	50,7	37,9	37,6	12,8	0,3
Eficiencia y transparencia de la admón. transfronteriza	68	-	-	-	-	50,7	-	-	-	-
Infraestructura	84	78	67	-6	-11	39,1	40,9	46,4	-1,8	-5,5
Disponibilidad y calidad de infraestructura de transporte	112	92	74	-20	-18	18,8	30,3	40,8	-11,5	-10,5
Disponibilidad y calidad de servicios de transporte	88	84	88	-4	4	36,2	36,4	29,6	-0,1	6,8
Disponibilidad y uso de las TICS	56	56	47	0	-9	59,4	57,6	62,4	1,8	-4,8
Ambiente operacional	112	112	118	0	6	18,8	15,2	5,6	3,7	9,6
Ambiente operacional	112	112	118	0	6	18,8	15,2	5,6	3,7	9,6

Fuente: Datos tomados de Reporte Global de Facilitación del Comercio, ediciones 2010 - 2014, - Foro Económico Mundial (FEM) Elaboración DNP-DDE

¹ Porcentaje de países superados por Colombia en el escalafón

* Los caracteres en rojo quieren decir que se da un descenso en el escalafón en aquellos pilares en los que es posible hacer comparación frente al resultado anterior.

[1] *El Proyecto Doing Business proporciona una medición objetiva de las normas que regulan la actividad empresarial y su puesta en práctica en 189 economías y ciudades seleccionadas en el ámbito subnacional y regional.*