



Diplomado Internacional de Logística y Transporte **FIATA**

Módulo: Aduanal para logísticos

Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA





5 HORAS

MÓDULO 8: UNIDAD CUATRO – ADUANAL PARA LOGISTICO

15 de Junio 2022
5:00 a 10:00 pm

UNIDAD DIDÁCTICA CUATRO

5:00 p.m.
a
6:45 p.m.

SUB -TEMA – 1

Receso 6:46-7:15

7:16
a
8:50

Receso 8:51-9:00

9:00 p.m.
a
10:00 p.m.

- ☒ CONTROL ADUANERO SOBRE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL.
- ☒ CONTROL DE INGRESO O SALIDA MERCANCÍAS Y SEGÚN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DEL TERRITORIO ADUANERO –
- ☒ EMPRESA DE CONSOLIDACION Y DESCONSOLIDACION DE CARGA
- ☒ LA TECNOLOGÍA PUEDE OPTIMIZAR LOS PROCESOS LOGÍSTICOS Y DE IMPORT/EXPORT.

OBJETIVOS DE APRENDIZAJE DE LA UNIDAD

GENERAL

ESPECÍFICOS

Comprender las principales generalidades de los Consolidadores de Carga Internacional como intermediario de la Función Pública Aduanera según las regulaciones aduaneras.

1. Comprender las operaciones de comercio exterior y los procesos que se requieren para materializarlas, con énfasis en las destinaciones o regímenes aduaneros.
2. Revisar los procedimientos aduaneros definidos en la legislación internacional y nacional que permiten resolver los conflictos que se generan por las operaciones de comercio exterior.
3. Saber qué países utilizan la tecnología a fin de acelerar el proceso aduanero, tanto para el exportador como para el importador, y entender cómo la adopción de dicha tecnología puede proporcionarte un mayor nivel de eficiencia.



INTRODUCCIÓN

El mundo cada vez está más hiperconectado y globalizado por lo que las comunicaciones y los medios de transporte son imprescindibles, convirtiendo figuras como el agente de transporte en profesiones con futuro.

Los mercados internacionales pueden suponer una oportunidad interesante para nuevos proyectos basados tanto en la exportación de productos/servicios como para los que apuestan por importar mercancías de otros países y comercializarlas en nuestro país.

El transporte facilita el comercio porque permite a las empresas comprar y vender bienes, servicios y materiales. Podemos hacer tratos, establecer acuerdos y realizar transacciones con un tiempo de espera casi nulo debido a la rapidez con la que podemos transportar nuestros bienes y servicios

Muchas empresas que utilizan esos intermediarios cooperan con los transitarios, agentes y transportistas en todos los medios de transporte: carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo.

Siendo los transportistas quienes se ocupan constantemente de optimizar los costos de transporte comparando los gastos de traslado en diferentes rutas, utilizando diferentes medios de transporte para desarrollar la mejor opción de entrega, encontrando un compromiso entre los bajos costos, la alta velocidad de entrega y la confiabilidad.



El transitario o empresa transitaria se encarga de hacer más sencillas las exportaciones e importaciones de mercancías para asegurar que la operación se lleva a cabo según lo acordado por las partes.

Dentro de este apartado capítulo 4 del módulo nos corresponderá adentrarnos responder la siguiente pregunta ¿Qué funciones tiene un agente de transporte, como tercero en la intermediación en aduanas de las mercancías?

CONTROL ADUANERO SOBRE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL.

Ya es conocido que el transporte de mercancías entre países tiene lugar por muchas razones. La mayoría, sin embargo, es por razones de aumentar el valor de los bienes. Con el rápido crecimiento del comercio, una gran cantidad de empresas ahora requieren transporte internacional. En este módulo, nuestro objetivo es explicar los diferentes pasos que debe tener en cuenta en las actividades de recepción llegada del medio de transporte, consientes que las regulaciones aduaneras de diferentes países pueden variar, para mejorar esta dificultad surgió el Convenio de Kyoto, como un Acuerdo internacional para el desarrollo y manejo de las actividades aduanales en los países con la finalidad de enmarcar y regular las actividades de los mismos en beneficio de todos en su conjunto, es como una normativa internacional bajo el cual se pueden basar para regir sus propias fronteras, en el buen uso del mismo.

Como se ha planteado antes, el principio del **control aduanero** apunta a la **aplicación adecuada** de las leyes aduaneras y al **cumplimiento** con todo otro requisito legal y regulatorio, **facilitando el comercio** y los viajes internacionales, tanto como sea posible.

Etapas del control de aduanas.



- **Control preliminar:** Es el que se realiza previo a que la mercancía sea sometida a régimen aduanero. ...
- **Control inmediato:** Este control es el realizado desde el arribo al territorio aduanero hasta que se autoriza su levante. ...
- **Control posterior:** Es posterior al levante.

CONTROL DE INGRESO O SALIDA MERCANCÍAS Y SEGÚN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DEL TERRITORIO ADUANERO –

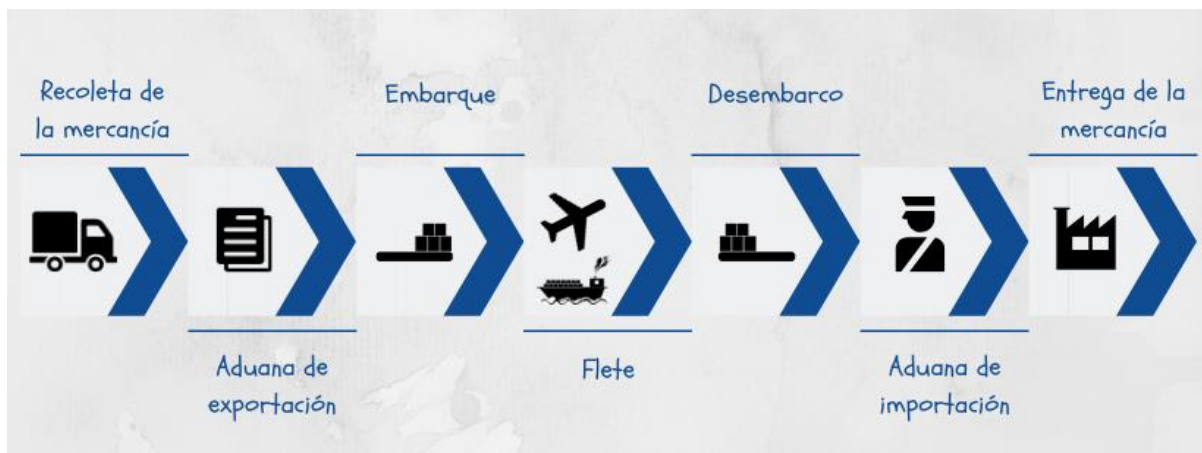
**REGLAMENTACIÓN CENTRO AMERICANA – CAUCA- RECAUCA - MANUAL
UNICO DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS EN EL MARCO DE LA UNION
ADUANERA CENTROAMERICANA- PDF**





EMPRESA DE CONSOLIDACION Y DESCONSOLIDACION DE CARGA

El servicio de consolidación consiste en la agrupación de distintas cargas, con embalajes distintos o iguales, que pertenecen a diferentes empresas. Estas mercancías, que comparten un mismo destino o ruta, se transportan dentro de una misma unidad de transporte. Con ello se consigue eliminar la duplicidad de personal y procesos necesarios para la distribución, así como las medias cargas en el transporte.



El Agente Naviero entrega el Manifiesto de Carga al Jefe del Recinto Fiscalizado para conocimiento de las cargas a desconsolidar, y éste a su vez notifica al Auxiliar de Control y Almacenaje Operativo, quien registra las actividades de desconsolidación en los formatos correspondientes (Terminal Remota) y papeleta (Terminal Remota e Intermedia). Para que un transporte internacional de mercancías culmine con éxito, es necesario realizar correctamente los distintos pasos o etapas.

EMPRESAS NAVIERAS



La es la empresa que transporta su carga en el mar, aire o tierra. Es probable que nunca hable con ellos o incluso vea documentos o correspondencia de ellos. Sin embargo, el agente de carga es el proveedor de



logística con el que tratará. Pueden organizar el transporte de un remitente a un destinatario con mecanismos del control de los tiempos en salida o entrada de carga, con un manejo adecuado de la información aduanal de controles para esas operaciones.



Como es de nuestro conocimiento los documentos que debemos presentar en nuestras operaciones de Comercio Exterior es el **Manifiesto de Carga**, el cual, es aquel que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades en una operación de importación y/o exportación.

Los principales documentos de acuerdo al medio de transporte utilizado son:

- ☒ BL o Bill of Lading para transporte marítimo.
- ☒ Guía aérea, el cual como su nombre lo indica, es utilizado en medios de transporte aéreo. (avión).
- ☒ Carta porte utilizado en medios de transporte terrestre.

Manifiesto de Carga¹ compilación de información sobre las mercancías que se transportan a bordo de un medio de transporte (barco, avión, camión, vagón de ferrocarril y barcaza), junto con la información acerca de los medios de transporte, como su identificación, características y su ruta. En la forma de un documento en papel consta de una portada que contiene información sobre los medios de transporte y los datos agregados sobre las mercancías transportadas, seguida de los conocimientos de carga de los envíos.

Se circunscribe al Acuerdo GATT, al Convenio de Kyoto Revisado, al Convenio sobre Facilitación del Comercio, al Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo, (Convenio FAL), adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), el

¹ <https://tfig.unece.org/SP/contents/manifest.htm>



Convenio de Chicago, entre otros. Las autoridades aduaneras de los puertos, aeropuertos, control de fronteras respectivos deberán revisar y confirmar el manifiesto de carga contra la carga real que se descarga en estos destinos.

En el se detalla la relación de las mercancías que constituyen la carga de un medio o una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de las mercancías. Puede ser una guía aérea en el caso de transporte aéreo, una carta de portes en el caso de transporte terrestre o un conocimiento de embarque en el caso de transporte marítimo.

El arribo tardío del manifiesto en papel puede retrasar de manera considerable el reporte oportuno a la Aduana y, por tanto, retrasar la carga y la descarga de la mercancía.

Se han identificado en este sentido, diferentes tipos de Manifiesto de Carga: 1) Manifiesto General que se incluye todas las mercancías que se trasladan en el medio de transporte, así como la vestimenta y comestibles de los tripulantes; y 2) Manifiesto Definitivo, donde se registran mercancías que se destinará a **Regímenes Aduaneros mayormente definitivos y Consolidadores de Carga.**

MANIFIESTO DE IMPORTACION: Para efectos de este documento, Manifiesto de Importación se define como la relación de toda la mercancía a descargar de un barco, avión o vehículo a la cual se le va a realizar trámite aduanero en el puerto, aeropuerto y/ o punto de entrada fronterizo.

Ejemplo de en la relación está compuesta por ITEMS DE CARGA, que, para el caso de mercancía contenerizada, cada contenedor sería un "ítem de carga" y para el caso de no contenerizada, cada ítem de un Bill of Lading sería un "ítem de carga". La carga contenida dentro de cada contenedor también se considera como un "ítem de carga".



Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA



Si bien el manifiesto de carga es importante para todas las partes interesadas en la carga transportada en el barco, lo más importante es que son las **aduanas del puerto** quienes requieren el manifiesto de carga para permitir que el barco descargue su carga en el puerto. Por lo general, es responsabilidad del **primer oficial del barco** presentar el manifiesto de carga a la aduana del puerto.

También llamado primer oficial, el primer oficial está a cargo de la carga que se encuentra a bordo del buque. La carga, descarga, estiba y amarre de la carga se encuentran bajo el alcance de las responsabilidades del primer oficial.

CONTENIDOS TÍPICOS DE UN MANIFIESTO DE CARGA

Generalmente, los siguientes detalles se muestran en los manifiestos de carga:

- ✓ **Nombre y detalles del operador**
- ✓ **información del consignador**
- ✓ **Número de documento o conocimiento de embarque**
- ✓ **Cantidad, tipo y descripción de las mercancías.**
- ✓ **Información del consignatario**
- ✓ **Ruta de envío**

1. VESSEL NAME		2. STATUS		3. VOY DOCUMENT		4. DATE		5. LOADING PORT		6. HEAVY LIFTS		7. OUTSIDE DIMENSION		8. ORIGINAL		9. REVISED	
VESSEL NAME		STATUS		VOY DOCUMENT		DATE		LOADING PORT		HEAVY LIFTS		OUTSIDE DIMENSION		ORIGINAL		REVISED	
10. I HEREBY CERTIFY THAT THE ARTICLES LISTED HEREON HAVE BEEN PLACED ABOARD IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION																	
11. I HEREBY ACKNOWLEDGE having received the cargo manifested hereon in apparent good order and condition for delivery as indicated, except as otherwise specifically noted.																	
12. NAME AND MAILING ADDRESS OF PREPARING OFFICE																	



Manifiesto de Carga Peligrosa

El manifiesto de carga peligrosa enumera todas aquellas mercancías o materiales peligrosos (HAZMAT) que se clasifican como carga peligrosa, que se transportan a bordo del buque. Los detalles son proporcionados por el remitente siguiendo la clasificación correcta de carga peligrosa.

Los casos de embarque marítimos es el agente de transporte en el puerto de carga quien suele preparar el manifiesto de carga. Este agente podrá enviar copia del manifiesto de carga a sus contrapartes en los puertos de destino para que lo presenten en la aduana de su respectivo puerto. Aparte de esto, los consignatarios son informados de la llegada de sus respectivas cargas por los agentes del porteador en los puertos de descarga, al recibir el manifiesto de carga del puerto de carga.

Las aduanas portuarias de todo el mundo suelen ser estrictas a la hora de realizar cambios en el manifiesto de carga. Esto se debe a que los cambios en ciertos detalles requerirían cambios en los derechos de aduana, etc.

Las autoridades aduaneras imponen una multa por las correcciones que se puedan realizar. También hay plazos establecidos después de los cuales no se permiten cambios.

Las aduanas portuarias de países como Estados Unidos, Canadá, Japón, China, etc. exigen que el manifiesto de una embarcación sea presentado a través del Sistema de Manifiesto Automatizado (AMS). Los detalles de la carga transportada en un buque deben ingresarse y cargarse en el AMS dentro de los plazos establecidos por las autoridades.



LA TECNOLOGÍA PUEDE OPTIMIZAR LOS PROCESOS LOGÍSTICOS Y DE IMPORT/EXPORT.

La automatización de la Aduanas describe la aplicación de tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) para cumplir la misión encomendada a la Aduana. Pueden dar soporte al proceso de despacho entero - desde la presentación, aceptación y procesamiento de las declaraciones de carga y de mercancías para la importación, exportación y en tránsito, al pago de impuestos y derechos aplicables, hasta la liberación de las mercancías del control aduanero - o solo a una parte de éste. La automatización aduanera ofrece nuevas capacidades para las administraciones como el procesamiento previo al arribo y la liberación automatizada de las fianzas y garantías. Puede facilitar el uso de la administración de riesgos y de la selectividad basada en el riesgo, así como la recopilación de datos para propósitos de informes estadísticos de comercio exterior.²

El Modelo de Datos de la OMA representa una innovación muy necesaria en términos de armonización y normalización de los datos necesarios para apoyar la aplicación de los principios sobre datos aduaneros del Convenio de Kyoto revisado y del Marco de Normas de la OMA. La adopción y la aplicación de la versión 3 del Modelo de Datos de la OMA proporcionarán a las partes interesadas participantes una oportunidad única de mejorar el entorno de normas de control transfronterizo y de facilitación del comercio en el ámbito del comercio internacional. La versión 3 es un avance significativo en aras de la facilitación comercial.³

El Sistema de Manifiestos Automatizado (AMS) de Magaya permite a los usuarios cumplir con la regulación del manifiesto de 24 horas de la Aduana mediante el envío de datos de embarque a la Aduana de Estados Unidos.⁴

Sistema de Despacho Aduanal Automatizado (AMS)

² <https://tfig.unece.org/SP/contents/customs-automation.htm>

³ Tom Doyle, Especialista principal de gestión de fronteras, Departamento de comercio internacional, Banco Mundial

⁴ <https://www.magaya.com/us-customs/?lang=es>



¿Qué es AMS?

El Sistema de Despacho Aduanal Automatizado (AMS) es un sistema electrónico que automatiza el proceso de despacho aduanal de los embarques de importación por ferrocarril. Ya sea para exportaciones de México o de Canadá hacia los Estados Unidos, estos podrán ser procesados para su despacho aduanal con la Aduana Americana antes del intercambio físico

¿Cómo impacta el AMS los embarques por Ferrocarril?

El AMS permite a los ferrocarriles (trámites EDI) a los Agentes Aduanales (Sistema ABI) ya la Aduana de los Estados Unidos vía el AMS a que electrónicamente intercambien información de embarques, permitiendo que la Aduana Americana revise la documentación y determine por anticipado si los embarques ameritan inspección o su liberación.

El Proceso Electrónico del AMS

- ☒ El cliente envía el conocimiento de embarque al ferrocarril americano
- ☒ El ferrocarril americano envía el manifiesto a la Aduana Americana
- ☒ La Aduana Americana y el agente aduanal reciben la información del manifiesto
- ☒ El agente aduanal registra el folio de entrada y se le notifica al ferrocarril americano
- ☒ El ferrocarril americano envía el tren a la Aduana Americana
- ☒ El tren llega al patio fronterizo americano

La Aduana Americana envía aviso de liberación o de inspección al ferrocarril americano y al agente aduanal

Beneficios principales del AMS



- ☑ Elimina el proceso de papeleo que es laborioso y consume tiempo
- ☑ Información de embarque más exacta y oportuna
- ☑ Habilita a la Aduana Americana, agentes aduanales y ferrocarriles para monitorear y manejar proactivamente el despacho aduanal del embarque
- ☑ Reducir infracciones y sanciones aduaneras
- ☑ Reducir errores en el registro por la estandarización de la industria
- ☑ Mejora el servicio de transporte y la utilización del equipo
- ☑ Requisitos para la implementación del AMS

Los embarcadores y/o agentes aduanales deberán proporcionar lo siguiente:

- ✓ Los embarques deben ser documentados al tiempo de salida y antes de su llegada a la frontera de los Estados Unidos
- ✓ Información de embarque completa
- ✓ Iniciales y números del equipo
- ✓ Embarcador, domicilio (calle y número, ciudad, provincia/estado y código postal)
- ✓ ** Consignatario final, domicilio (calle y número, ciudad, provincia/estado y código postal)
- ✓ ** Importador, domicilio (calle y número, ciudad, provincia/estado y código postal)
- ✓ Agente Aduanal, domicilio (calle y número, ciudad, provincia/estado y código postal)
- ✓ ** Número total de piezas y unidad de medida
- ✓ ** Peso total y unidad de medida
- ✓ ** Descripción completa y exacta de la mercancía (no se acepta la descripción "FAK")
- ✓ ** País de origen de la mercancía
- ✓ ** Valor y tipo de moneda



Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA



- ✓ ** Ruta ferroviaria completa
- ✓ ** Si los embarques se mueven con tránsito interno, se requieren los seis números del código armonizado
- ✓ Si el embarque es un producto peligroso, se requiere la notificación previa
- ✓ ** Significativo: Nuevos requisitos



Actualmente se vive una especie de transformación gradual en los procesos relativos al comercio exterior en México, y todo tiene que ver con la implementación de diversas tecnologías de la información y las Comunicaciones (TIC) en las operaciones.

Tan sólo en las aduanas mexicanas han incursionado tecnologías como:

- ☒ El Sistema de Automatización Aduanera Integral SAAI.
- ☒ La Ventanilla Única (VU).
- ☒ El Sistema de Operación Integral Aduanera (SOIA).

Mismas que están ayudando a tener un mayor control y orden en las operaciones, pero al mismo tiempo modifican los procesos internos y las regulaciones, actualizando la normativa que cualquier empresa que exporta o importa mercancía debe cumplir.

PANAMÁ AVANZA EN LA INTEGRACIÓN DE SISTEMAS INFORMÁTICOS EN BENEFICIO DEL COMERCIO



Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA



El SIGA, Sistema Integrado de Gestión Aduanera, facilita y permite el intercambio de información electrónica entre los diferentes actores de la comunidad comercial, los órganos anuentes de los diferentes Ministerios y la Autoridad Nacional de Aduanas de Panamá. El portal SIGA sirve como una ventana unificada para la comunidad comercial de Panamá, los usuarios de las aduanas, los organismos gubernamentales y otras partes interesadas en acceder a los servicios brindados por la Autoridad.

Las Características del portal del SIGA incluyen:



Presentación de Manifiestos



Presentación de Declaración y Aprobación de los Órganos Anuentes



Funciones básicas como la Inspección Aduanal, Riesgos, Valoración,



Registro de Entrada y Salida de Vehículos



Pagos, Legislación y Manejo de Faltas



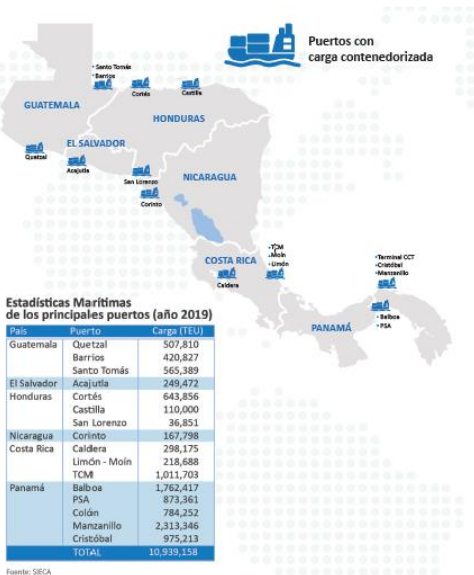
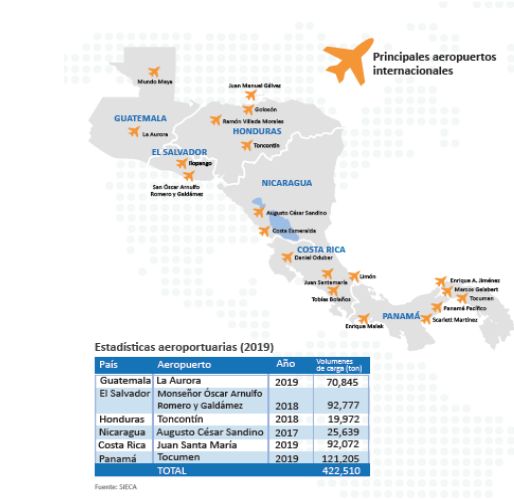
Una unión aduanera es un acuerdo comercial que contempla la eliminación de los impuestos o barreras arancelarias entre los países miembros de la Unión y la adopción de una tarifa o arancel externo común para los productos que procedan o que se dirijan a terceros países u otros bloques comerciales.



Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA



Mapas de infraestructura de Centroamérica La Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica contempla los diversos ejes sectoriales que rigen el funcionamiento de los modos de transporte y determinan el desempeño logístico de la región: marítimo-portuario, aeronáutico-aeroportuario, ferroviario y carretero.⁵



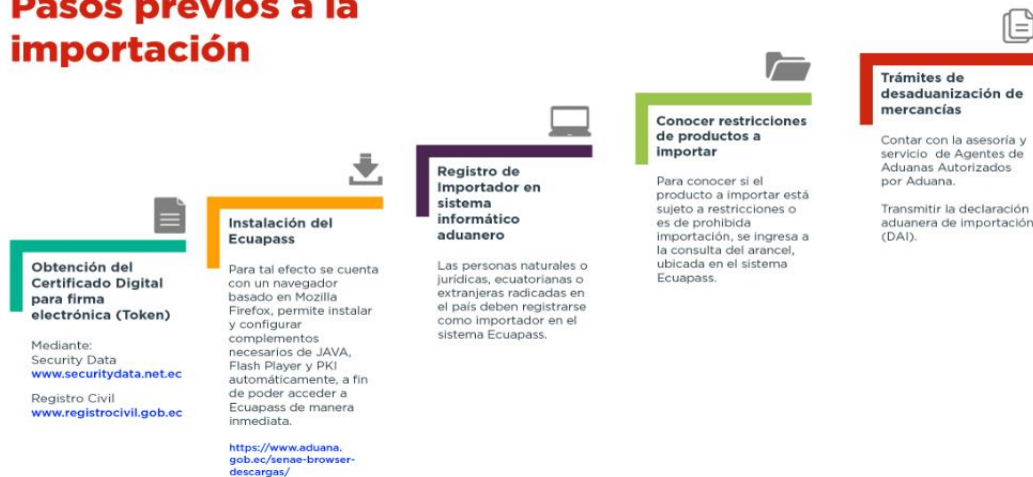
⁵ [https://www.sieca.int/index.php/integracion-economica/integracion-economica/transporte-infraestructura-y-logistica/#:~:text=La%20Pol%C3%ADtica%20Marco%20Regional%20de,%20Aeroportuario%20C%20ferroviario%20y%20carretero.](https://www.sieca.int/index.php/integracion-economica/integracion-economica/transporte-infraestructura-y-logistica/movilidad-y-logistica/#:~:text=La%20Pol%C3%ADtica%20Marco%20Regional%20de,%20Aeroportuario%20C%20ferroviario%20y%20carretero.)



Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA



Pasos previos a la importación



(SENAE) - <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2021/11/paraimportar2021.jpg>



El ECUAPASS es una plataforma creada por el SENAE para permitir a los Operador de Comercio Exterior realizar tales trámites de despacho aduanero como, la obtención del Certificado de Origen, la presentación de la Declaración de Importación y Exportación, la gestión de solicitudes y obtención de certificados para comercio exterior, entre otros, por medio de Internet.



Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA



El sistema ECUAPASS, tiene como principales fortalezas, el poder enlazarse con todas las entidades gubernamentales, de manera que el usuario cuente con una ventanilla única donde podrá optimizar su tiempo. Es así que cuando se realiza el llenado de la Declaración Aduanera de Importación ya no es necesario llenar la Declaración Andina de Valor, existe actualmente “cero papeles” y finalmente el proceso de importación.

Entre los principales objetivos del ECUAPASS:

- ☑ Generar transparencia y eficiencia de las operaciones aduaneras.
- ☑ Minimizar el uso de papel.
- ☑ Asegurar simultáneamente el control aduanero y facilitar el comercio.
- ☑ Establecer la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

¿Cómo hacerlo realidad?

La adopción requiere:

- Revisión de las aplicaciones existentes de hardware y software
- El desarrollo de un modelo del negocio para la introducción del Modelo de Datos de la OMA con análisis de costos/ventajas asociados
- Compromiso con altos cargos de política, TI y a nivel operacional
- Compromiso con las agencias de control de fronteras si se integra el sistema de ventanilla única en el modelo operativo
- Desarrollo de una estrategia de aplicación incluyendo el reajuste de procedimientos operativos y la gestión del cambio
- Ponerse en contacto con los grupos del sector privado y de la industria

Las administraciones públicas que lo usan ya deberían:

- Informarse sobre las experiencias existentes de aplicación práctica y comprobar la progresión para sacar todo el provecho posible
- Asegurar la transmisión de información a la Secretaría de la OMA para ayudar a mejorar la presentación y la explicación con objeto de promover el uso del Modelo de Datos por otras administraciones de aduanas y agencias reguladoras transfronterizas
- Transmitir los progresos a los ministros responsables de las negociaciones para la facilitación comercial, la economía y las finanzas

→ Promover el concepto del Modelo de Datos y las ventajas de la ventanilla única

Las administraciones públicas que todavía no lo utilizan pueden:

- Asegurarse de que los miembros de su dirección estratégica, así como el personal operacional y técnico están plenamente informados de las características, virtudes y requisitos operacionales del Modelo de Datos
- Promover el contacto regular con los expertos de la OMA para facilitar la incorporación del Modelo de Datos cuanto antes, particularmente en lo referente a la instalación, revisión o reemplazo de los respectivos sistemas automatizados
- Organizar seminarios y talleres para que sus operadores comerciales estén al corriente de las características y de las ventajas del Modelo de Datos
- Comprobar que cualquier ayuda o proyecto actual de desarrollo que afecte a sus administraciones públicas tenga en cuenta las ventajas posibles generadas por el uso del Modelo de Datos
- Realizar misiones de reconocimiento a los países que han puesto en práctica el Modelo de Datos para conocer mejor sus funcionalidades y su contribución a la mejora de la gestión de fronteras

“El Modelo de Datos de la OMA representa una innovación muy necesaria en términos de armonización y normalización de los datos necesarios para apoyar la aplicación de los principios sobre datos aduaneros del Convenio de Kyoto revisado y del Marco de Normas de la OMA. La adopción y la aplicación de la versión 3 del Modelo de Datos de la OMA proporcionará a las partes interesadas participantes una oportunidad única de mejorar el último de normas de control fronterizo y de facilitación del comercio en el ámbito del comercio internacional. La versión 3 es un avance significativo en aras de la facilitación comercial.”

Zoran Djokic, Especialista principal de gestión de fronteras, Departamento de comercio internacional, Banco Mundial

¡INTERESADO EN OBTENER MÁS INFORMACIÓN?

Póngase en contacto con el equipo del Modelo de Datos de la OMA por e-mail: dm@wcoomd.org para obtener una respuesta rápida.

Organización Mundial de Aduanas
del 4 de marzo al 20
6-1010 Aníselas
Bélgica

Tel. +32 2 209 92 11
Fax +32 2 209 92 62
comunicacion@wcoomd.org
www.wcoomd.org

Facilitando el comercio

MODELO DE DATOS DE LA OMA

transacciones transfronterizas por la vía rápida

Facilitando el comercio



Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA



¿Porque es necesario?

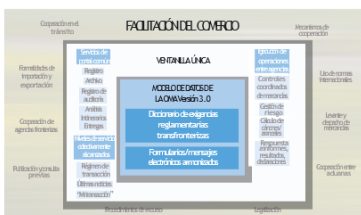
Lo fundamental para la facilitación comercial y con objeto de lograr un sistema comercial eficiente a escala global es contar con un entorno electrónico interconectado donde los datos se intercambien electrónicamente.

En el mundo de hoy, los imperativos de desarrollo económico y de expansión, así como la aparición de nuevas normas relativas a la seguridad y a la protección del medio ambiente, entre otras, requieren aún más eficacia en el modo de ocuparnos de las transacciones comerciales. Debemos por lo tanto reducir al mínimo cualquier obstáculo potencial al comercio transfronterizo, utilizar modernas tecnologías y aplicar normas globales uniformes.

Históricamente, sin embargo, ha habido poca coordinación en el desarrollo de sistemas

automatizados y, consecuentemente, millones de datos en contenedores de formatos diversos circulan alrededor del mundo, lo cual obstaculiza el comercio internacional. [Una transacción de comercio internacional implica a un promedio de 27-30 partes, además de cerca de 40 documentos con 200 elementos de datos entre los cuales cerca de 30 se repiten y el 60%-70% se reintroducen al menos una vez!]

El Modelo de Datos de la OMA es la solución para el intercambio electrónico de datos optimizado, proporcionando una norma global para los requisitos de datos transfronterizos necesarios para el levante y despacho de mercancías; el resultado es un ahorro de costes y de tiempo para las administraciones públicas y para el sector del comercio.



¿Qué es?

Un lenguaje universal para el intercambio transfronterizo de datos

El Modelo de Datos de la OMA es un conjunto de requisitos de datos cuidadosamente combinados con apoyo mutuo y que serán actualizados periódicamente para satisfacer las exigencias procesales y legales de las agencias reguladoras transfronterizas, como las de aduanas, control de la exportación, transacciones de importación y de tránsito. Es acorde con otras normas internacionales, como la del Directorio de elementos de datos de comercio de las Naciones Unidas (UNEDITE).

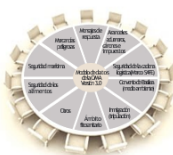
Una herramienta para múltiples agencias
Además de contemplar todas las necesidades operacionales de las aduanas, el Modelo de Datos satisface las exigencias adicionales de información en un entorno de "ventanilla única" que proporciona:

- Información sobre transporte
- Información sobre carga
- Requisitos agrícolas y veterinarios
- Seguridad de los alimentos
- Seguridad marítima (SPS)
- Protección del medio ambiente (residuos peligrosos)
- Requisitos de inmigración (Crew)
- Mensajes de respuesta para todas las actividades de ventanilla única de las agencias transfronterizas públicas

Un surtido completo de normas

Para asegurar su aceptación y uso generalizados, el Modelo de Datos abarca:

- un diccionario exhaustivo de los datos requeridos para intercambiar y procesar la información transfronteriza legítimamente requerida asociada a las aplicaciones de ventanilla única
- pautas normalizadas sobre mensajes electrónicos y otros documentos de apoyo para su aplicación
- un conjunto mínimo de datos para actividades de exportación, importación y tránsito



¿Cuáles son las ventajas?

En la práctica convencional de aduanas, el Modelo de Datos:

- Facilita el comercio proporcionando una norma global sobre los requisitos de datos necesarios para el levante de mercancías por vía electrónica
- Reduce los costes de la administración pública y del sector comercial en cuanto a normas y mantenimiento de sistemas, así como los requisitos futuros de desarrollo
- Disminuye el coste de las exigencias informativas y mejora la calidad de los datos transmitidos
- Elimina la redundancia en los datos recogidos y presentados por los operadores económicos

Tomando en cuenta los progresos actuales del entorno de ventanilla única, puede:

- Proporcionar a todas las agencias oficiales relevantes de control una plataforma común para el intercambio de datos regulatorios, permitiendo así la rápida puesta en común de información
- Ofrecer a los operadores comerciales internacionales una interfaz simplificada con las aduanas y múltiples agencias estatales, así como un punto de acceso inicial a todos los requisitos regulatorios, cuidadosamente determinados
- Mejorar la gestión de riesgo con un mínimo de llamadas a los operadores comerciales, pues las necesidades

fundamentales de datos de todas las agencias reguladoras transfronterizas se pueden satisfacer con un solo envío de documentos a la ventanilla única

Como parte del planteamiento de las aduanas de un sistema aduanero global conectado, promueve la cooperación:

- Proporcionar a todas las agencias reguladoras transfronterizas y a sus socios comerciales un vocabulario, un lenguaje y una sintaxis operacionales comunes
- Dotando a la ventanilla única en cada país con los mismos requisitos de datos que abran nuevas perspectivas en el ámbito de la gestión global de fronteras
- Permitiendo a las aduanas el intercambio fácil, fiable y rápido de los datos relevantes sobre importación y exportación que tendrán exactamente el mismo significado para todos los interesados
- Actuando como plataforma para la gestión coordinada y en colaboración de las fronteras, a efectos de conseguir fronteras abiertas pero seguras

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- Basaldúa, R. X. (2016). *EVOLUCIÓN DEL DERECHO ADUANERO*. Lima, Perú: SECCIÓN DOCTRINA.
- Rivas, H. (2012). *Legislación Aduanera*. Caracas: Volumen, S.R.L
- Informe - **Aspectos de la gestión aduanera en los procesos de integración territorial**. - Año de Publicación: 2009-08 - Institutions: Inter-American - Development Bank; Banco Interamericano de Desarrollo (BID) / Materias: Acuerdos comerciales | Integración y comercio.
- Noël Colpin, presidente del Grupo Ad Hoc sobre Aduanas Conectadas Mundialmente. —Building Momentum for Effective Partnership: Globally Networked Customs and the Private SectorII, Foro Mundial de Aduanas 2010. Estandul: Organización Mundial de Aduanas, 2010.
- Organización Mundial de Aduanas. Entorno de ventanilla única (páginas del sitio de Internet de la OMA: <http://www.wcoomd.org>). Bruselas: OMA, 2008.



Tema: CAPÍTULO 4 - RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA



Sitios web

- <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/single-window-guidelines.aspx>
- https://es.wikipedia.org/wiki/Agencia_Nacional_de_Aduanas_de_M%C3%A9xico
- https://www.ana.gob.pa/w_ana/
- <https://www.aduana.gob.ec/>
- <https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/ecuapass.html>
- <https://es.scribd.com/document/370801704/ECUAPASS>