



CEPAL



## LAS ADUANAS LATINOAMERICANAS Y SUS DESAFIOS ANTE LAS NUEVAS EXIGENCIAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Las aduanas han sido creadas universalmente para registrar, en el tráfico internacional, las mercancías que se importan o exportan, y para recaudar los derechos que adeuden. Se constituyen en uno de los ejes medulares del engranaje que, conjuntamente con otras instituciones y servicios, impulsan el motor del comercio exterior de las naciones. Ahora bien, ante el entorno emergente de apertura creciente de las economías y consecuente intensificación del comercio internacional que requieren servicios aduaneros ágiles y eficientes, cabe preguntarse: ¿están las aduanas en condiciones de responder en forma adecuada a las nuevas exigencias del comercio? Por otra parte, los servicios aduaneros ágiles deben también enfrentarse con los tráficó ilícitos de carácter internacional. ¿Es posible que las aduanas faciliten más el comercio, sin perder el control de estas actividades?

En una encuesta sobre la facilitación de los servicios aduaneros en la región, realizada en 1991 por la Secretaría del Convenio Multilateral de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas, y por la Dirección Nacional de Aduanas de Chile, y elevada a consideración de la XII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal (Viña del Mar, Chile, octubre de 1991), se constató que el plazo máximo de tramitación de una destinación origina variaciones importantes. Entre las aduanas encuestadas en 14 países latinoamericanos, el plazo de tramitación de siete de ellas se situaba entre uno y cuatro días; en cuatro alcanzaba más de cinco días, y en sólo tres se realizaba en menos de 24 horas. Efectivamente, los procedimientos aduaneros en la mayoría de los países de la región son lentos y engorrosos.

El gran desafío en el contexto actual es que los legisladores, el sector empresarial exportador e importador, junto con las demás instituciones públicas y privadas relacionadas con las operaciones de comercio exterior, tomen conciencia del papel crucial del crecimiento del comercio internacional para el desarrollo de las economías y el efecto positivo que ejerce el buen desempeño de las administraciones aduaneras en el comercio exterior. Entonces, será posible proceder a cambios en el sentido de:

- Realizar reformas que signifiquen una mayor agilización y simplificación de los trámites y procedimientos aduaneros.
- Actualizar la legislación aduanera mediante la adopción de un marco jurídico y normativo que refleje las exigencias del comercio exterior.
- Automatizar las operaciones aduaneras de modo de permitir la interconexión de los usuarios a nivel nacional y el intercambio de información con las aduanas de otros países.
- Disponer de programas de capacitación en forma sistemática, en beneficio tanto de los funciona-

rios de la administración aduanera como de los usuarios de los servicios aduaneros.

- Fortalecer los mecanismos de cooperación regional con miras a combatir en forma colectiva y eficaz los diferentes delitos aduaneros de carácter internacional.

### ¿Por qué los servicios aduaneros de la región son lentos y engorrosos?

Uno de los motivos por los cuales los servicios aduaneros de la región son lentos y engorrosos es que se apoyan, fundamentalmente, en métodos tradicionales de tramitación que implican una gran cantidad de documentos y formularios comerciales procesados manualmente. Esa tramitación, aparte de estar en desacuerdo con las exigencias del comercio internacional actual, es propicia para arbitrariedades, abusos e irregularidades de diferente índole por parte de funcionarios.

Naturalmente, tales circunstancias entorpecen el flujo ágil y expedito de mercancías, una condición necesaria para atender a las exigencias del comercio exterior moderno. Es más, la tramitación aduanera lenta y engorrosa constituye un factor adicional de disuasión a la inversión extranjera de la cual carecen los países de la región.

El origen de las dificultades que actualmente enfrentan los servicios aduaneros radica, en gran medida, en la obsolescencia de los procedimientos administrativos y legales. Sobre el particular, es interesante destacar la intervención del Administrador General de Aduanas de México, durante el Congreso Latinoamericano de Agentes de Aduanas de América Latina y el Caribe (ALACAT) (Santiago de Chile, mayo de 1993):

"Fue por el tiempo que terminó la Segunda Guerra Mundial, cuando las grandes economías estaban muy lastimadas y por ello su capacidad exportadora débil, o de plano paralizada, que en México, como en otros países del continente, se adoptó el modelo 'de sustitución de importaciones' o 'de crecimiento hacia adentro'; era el momento de industrializarse y de cubrir los huecos de comercio que las grandes potencias industriales no podían llenar. Las aduanas de Latinoamérica se fueron desarrollando en la misma medida en que el comercio internacional crecía, de tal forma que cuando arribamos al siglo XX, de grandes grúas en los puertos, ferrocarriles en los territorios e incipientes carreteras para entrar o salir de los países, las leyes regulatorias del paso de las mercancías por puertos marinos y fronteras, y los aranceles se volvieron voluminosos y complicados de manejar, con lo cual las aduanas se fueron convirtiendo en verdaderos obstáculos de los flujos de comercio exterior".

Sin embargo, resultaría injusto atribuir responsabilidad exclusiva a las administraciones aduaneras, por no estar en condiciones de atender a

las necesidades del comercio internacional de hoy. Las aduanas de la región cumplen sus mandatos, muchos de los cuales se basan en sistemas manuales de procesamiento de documentos que exigen múltiples ingresos y verificaciones, así como el control de cada uno de los embarques. Por otra parte, las exigencias siguen ampliándose continuamente con los aumentos del volumen de comercio, los sistemas de transporte más veloces y la importancia creciente de la información, mientras se les pide a las administraciones aduaneras desempeñar más tareas, con mayor rapidez, contando con la misma dotación de funcionarios y con un grado de automatización de operaciones relativamente bajo.

### Reformas orientadas a agilizar y simplificar los trámites y procedimientos aduaneros

Se considera generalmente que la facilitación del comercio y del transporte comprende la simplificación, armonización y reducción de los documentos y procedimientos que se exigen para las operaciones de intercambio. El objetivo de la facilitación es eliminar toda posible demora que pudiese resultar del cumplimiento de dichas exigencias reglamentarias y reducir sus costos para los comerciantes, los puertos y las empresas de transporte. La facilitación no se limita a los organismos gubernamentales e incluye a las empresas privadas, no sólo en la medida en que éstas puedan aportar contribuciones pertinentes sino que, con frecuencia, como iniciadores principales de dichos programas.

La razón es que los sectores público y privado cumplen papeles complementarios y mutuamente sustentadores en cuanto a determinar cuáles de esas exigencias podrían simplificarse, armonizarse o reducirse. Vale decir, la gran mayoría de las personas que cumplen esas exigencias pertenecen al sector privado, y los que exigen y verifican ese cumplimiento son generalmente funcionarios públicos.

Muchas administraciones aduaneras cumplen sus mandatos a través de sistemas manuales para el procesamiento de documentos, los que exigen múltiples ingresos y verificaciones, así como el control de cada uno de los embarques. Con la adopción de políticas macroeconómicas orientadas hacia la exportación, el advenimiento de la globalización de la economía mundial, la aduana tradicional aparece como una traba al movimiento fluido de mercancías y crea obstáculos innecesarios que obstruyen la consecución de las metas de crecimiento económico.

Las administraciones aduaneras de Europa, los Estados Unidos de América y Canadá han adoptado una medida importante al decidir que los operadores comerciales o sus agentes asumirán la responsabilidad de la descripción, cla-

**La aduana argentina y su sistema de verificación selectiva y de valoración de mercaderías de importación**

Desde septiembre de 1992, la Administración Nacional de Aduanas de Argentina viene aplicando un nuevo esquema de verificación selectiva y de valoración de mercancías de importación. El punto de partida de ese sistema fue el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 2284/91, conocido en Argentina como "Decreto de Desregulación Económica y de Comercio Exterior", sancionado el 31 de octubre de 1991 y vigente a partir del 1° de noviembre de 1991. En el marco de dicha norma legal, la Aduana argentina comenzó a delinear su nuevo perfil, que puede sintetizarse en cuatro vectores fundamentales:

**1. Simplicidad:** consiste en racionalizar y simplificar sus normas técnicas y operativas, actualizando en ese sentido su legislación de base (Código Aduanero - decreto reglamentario de este Código y sus resoluciones vigentes). Entre las medidas de mayor importancia adoptadas se puede citar la simplificación de la inscripción en el registro de exportadores e importadores, al que se accede muy rápidamente sin garantías, sin costo alguno y con solo tener la Clave Única de Identificación Tributaria (CUIT) que otorga la Dirección General Impositiva. También se ha suprimido una serie de gravámenes (tasa de estadística, Fondo de Marina Mercante, visación consular, entre otros). Se han dejado sin efecto innumerables intervenciones previas al registro de una operación ante la Aduana.

Se ha unificado en la sede aduanera la percepción de tributos a la importación (se cobra en boleta unificada los derechos de aduana y los impuestos internos y el IVA). Se ha descentralizado el pago de beneficios a la exportación y agilizado su mecanismo. Se ha adoptado un nuevo régimen para la importación de mercaderías por la vía del equipaje, con la unificación de tasas por concepto de diferentes tributos, lo que facilita su percepción por la Aduana y su conocimiento previo por el usuario. Se ha instrumentado un sistema ágil para el despacho de envíos de *courrier* y de mercaderías por este régimen (de hasta US\$3 000 y 50kg de peso). Pero lo más significativo en este campo ha sido la Resolución N° 2439/91, por la cual se dispuso por una parte que todas las mercaderías pueden despacharse por el sistema de "directo a plaza" sin previo ingreso a depósito cuando hayan sido destinadas (registradas) en importación definitiva o temporal con una anterioridad mínima de dos días y máxima de cinco días antes del arribo del medio transportador. Por otra parte, esta Resolución crea las Unidades Técnicas de Verificación y Valoración (UTV) y el método de verificación selectiva.

**2. Automatización:** consiste en la decisión de computerizar todos los procedimientos aduaneros en todas las aduanas del país. Para ello, además de lo ya logrado, se ha puesto en ejecución el Proyecto MARIA que permitirá que el usuario, desde su propio lugar de trabajo, se conecte con la Aduana y efectúe integralmente los trámites de una operación de importación o exportación. Este sistema informático de avanzada es una adaptación del francés *sofi*, y permitirá una sustancial reducción de costos operativos y una mejor y más inmediata información estadística, como también un mayor control de la recaudación fiscal, una importante liberación de personal y el refuerzo de las áreas de control físico de las mercaderías.

**3. Transparencia:** significa básicamente la posibilidad real y efectiva que los usuarios y la comunidad toda, conozcan clara y oportunamente las acciones, las operaciones y las estadísticas aduaneras mediante su publicidad. En ese sentido, por el Decreto N° 655/92 originado en la propia Aduana, se logró reglamentar el Artículo 715 del Código Aduanero, y se dispuso la publicación de todos los despachos de importación que se registren ante las aduanas del país y los ajustes de valor. Esto constituye una importante herramienta que brinda la Aduana al comercio e industria nacional para que ejerzan sus derechos y obligaciones de acción frente a posibles maniobras de subvaloración y/o *dumping*. También la Aduana dispuso por la Resolución 1215/92, poner en conocimiento de los usuarios los cupos asignados a las mercaderías en el marco de acuerdos bilaterales o negociaciones regionales, sus afectaciones y saldos en forma mensual, ya que toda esta información era hasta el presente una suerte de "misterio" o secreto solo reservado para algunos.

**4. Control selectivo (verificación y valoración):** significa que las mercaderías de importación reciben el siguiente tratamiento. **Canal rojo:** previo al despacho, se procede a la verificación física obligatoria de carácter riguroso con control no definitivo de valor por parte de la Unidad Técnica Operativa Verificadora y Valoradora y, luego, al control exhaustivo y *a posteriori* del valor por parte de la Unidad de Valoración (Departamento Técnico de Valoración de la Administración Nacional de Aduanas). **Canal naranja:** previo al despacho, se efectúa apenas un control documental por razones de cupos, exenciones y rebajas de derechos, entre otros. Se procede a entrega en plaza sin verificación física ni control exhaustivo del valor. **Canal verde:** las mercaderías son liberadas automáticamente sin verificación física, control documental ni examen de valor *a posteriori*.

Fuente: Exposición del Secretario Técnico de la Administración Nacional de Aduanas de la República Argentina durante la XIII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal (Santo Domingo, República Dominicana, octubre de 1992).

sificación y valoración de los bienes declarados, mediante la "declaración autoliquidada". Este cambio, aparentemente de poca importancia, fue una condición para la incorporación de los sistemas de ingreso de datos de dichos operadores adoptados recientemente y usados en los procedimientos computerizados de despacho aduanero de muchos países industrializados y de algunos países en desarrollo.

El recuadro 1 muestra importantes medidas y acciones dadas a conocer por el Secretario Técnico de la Administración Nacional de Aduanas de la República Argentina, en ocasión de la XIII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal (Santo Domingo, República Dominicana, octubre de 1992). Destacó que, "en la práctica, el promedio de operaciones que son controladas exhaustivamente, es de aproximadamente un 30% del total que se registra diariamente en todas las aduanas del país." Agregó que "el nuevo sistema ha permitido mejorar la recaudación, lograr un mayor y mejor control para un cierto volumen de importaciones, a diferencia del anterior (verificación física de 'todas y cada una' de las importaciones) que por ser tan amplio terminaba siendo superficial".

Asimismo, el Secretario Técnico resaltó que, "el procedimiento de verificación y valoración selectiva se basa en la determinación de un módulo de selectividad de carácter informático, constituido en parte al azar y en parte por criterios 'inteligentes' según el tipo, el origen, el despachante o el importador de la mercadería aplicable. En los despachos de canal verde que no cuenta con verificación ni valoración obligatoria ni con control documental, la responsabilidad por la declaración ante la Aduana recae en los despachantes de aduana o, cuando se prescinde de

éste, en el importador. Si en estos casos se constataren *a posteriori* declaraciones 'duales' o 'incompletas', procede el cargo por el mayor derecho de importación que pudiera corresponder, sin perjuicio de las sanciones administrativas."

**La adopción de un marco jurídico y normativo que refleje las exigencias actuales del comercio**

Uno de los problemas que enfrentan los servicios aduaneros es el mantenimiento de unas legislaciones aduaneras mal adaptadas a los procedimientos y sistemas modernos tanto a nivel nacional como internacional. Los servicios aduaneros necesitan actualizar las legislaciones para reflejar el cambio constante de su rol y sus necesidades. Además, las legislaciones deben ser totalmente rediseñadas si no han sido sustancialmente actualizadas en años recientes. Entre los países de la región, las legislaciones varían desde aquellas establecidas alrededor de 1935 hasta aquellas que han sido actualizadas en los últimos años. La mayoría de los países se encuentran trabajando con legislaciones de más de diez años. Por otra parte, casi todos los países son miembros de organizaciones subregionales que proponen orientaciones a sus Estados miembros, para que armonicen los diversos sistemas legales y que los países adopten lineamientos que reflejen las necesidades a nivel nacional, regional e internacional.

**La automatización de las operaciones aduaneras**

La introducción y expansión del uso de sistemas automatizados de control y procesamiento han traído cambios sustantivos en las operaciones

aduaneras. Estos mecanismos varían desde sistemas de administración interna hasta módulos para el control de cargas importadas y exportadas, como también para la recolección de datos estadísticos nacionales de comercio exterior. A nivel regional, según divulga el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de los Estados Americanos (OEA) en su *Estudio diagnóstico sobre la situación aduanera en los países de América Latina y el Caribe* (Washington, diciembre de 1990), el que fue preparado en el marco del Programa Interamericano de Mejoramiento de los Sistemas Aduaneros para Promover el Desarrollo del Comercio Regional, siete países informaron que cuentan con algún tipo de sistema automatizado en operación y, de estos países, seis están estudiando un plan de automatización. Sólo un país ha informado que no cuenta con sistema automatizado alguno en operación.

En la actualidad existe una gama muy variada de sistemas automatizados utilizados en el sector aduanero. Muchos de ellos han sido desarrollados por las propias administraciones aduaneras de países industrializados. Un concepto de automatización que viene ganando aceptación, especialmente para los países en desarrollo y de esta región, es aquel ofrecido por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), conocido como el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA) (ver información al respecto más adelante).

**Programas de capacitación a los funcionarios de la administración aduanera**

Según el *Estudio diagnóstico*, aproximadamente la mitad de los países de la región indicaron que

**Cronograma de implementación del Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA) en Honduras**

Actualmente el sistema aduanero de Honduras se encuentra computarizado mediante un proceso centralizado, con base en el Centro Nacional de Informática (CENI) que cuenta con una red de comunicaciones con tres principales administraciones de aduanas (Toncontín, La Mesa y Puerto Cortés), mediante un proceso en línea y tiempo real. De acuerdo a los objetivos de corto y mediano plazo para automatización de la Información aduanera, se estableció como objetivo general proveer a la Dirección General de Aduanas de un sistema automatizado de información y control, a nivel nacional, que satisfaga sus necesidades y concuerde con el sistema de información global del Gobierno. Los objetivos especiales son tres: mejorar el servicio aduanero, integrar la información aduanera y mejorar el control fiscal.

En marzo de 1991, el Gobierno de Honduras y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) firmaron el documento de proyecto para la implementación del sistema SIDUNEA, en una fase piloto. Los insumos financieros de US\$100 040 se conformaron con aportes del PNUD y del Gobierno de Honduras en esquema de costos compartidos. Actuaron como agencia de ejecución internacional la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Dirección General de Aduanas, por parte del Gobierno.

El Proyecto se inició con el siguiente cronograma de actividades:

1. Capacitación de funcionarios hondureños para guiar el proceso de implantación del sistema y asegurar el mantenimiento del mismo.
2. Elaboración del plan de acción del proyecto piloto y su respectiva programación.
3. Definición del sitio piloto, la sub-administración Toncontín.
4. Adaptación de la estructura física de la aduana piloto.
5. Capacitación y adiestramiento permanente durante la fase piloto, dirigida al personal involucrado en la implantación del sistema y su mantenimiento.
6. Presentaciones del sistema a autoridades superiores, empresa privada y demás usuarios del sistema.

La instalación física del equipo de cómputo en el sitio piloto se efectuó en diciembre de 1991 y en enero de 1992 se puso en marcha. El 3 de febrero de 1992, el sistema SIDUNEA quedó en vigencia. El personal de la Dirección General encargado de la implantación continúa monitoreando las actividades, apoyando al personal de la aduana piloto. El 2 de marzo 1992 el personal de la Dirección se integró a sus respectivas funciones para comenzar a realizar las actividades de planificación del Proyecto SIDUNEA a nivel nacional. La aduana piloto está trabajando con su personal debidamente entrenado, de manera autónoma a partir del 2 de marzo de 1992.

**Perspectiva Futura**

La Dirección General de Aduanas cuenta con el siguiente plan de trabajo para la automatización del sistema aduanero hondureño:

Dotación de equipo al centro de cómputo para el acceso a la información de las distintas aduanas y control de las funciones básicas del sistema y de su seguridad.

- Automatización de las aduanas de La Mesa y Puerto Cortés.
- Automatización de la Administración de Toncontín.
- Automatización de las aduanas restantes.
- Análisis para la puesta en funcionamiento de sistema de cruce de información o participación en la implementación del sistema con otros organismos del Gobierno o entidades privadas.
- Capacitación sobre las funciones del sistema.

**Situación al final del proyecto**

La automatización de los procedimientos aduaneros beneficiará a la administración pública y a los operadores del comercio exterior del sector privado. Adicionalmente, con la automatización del sistema aduanero se permitirá:

- Aplicación exacta de la reglamentación.
- Disminución de tarea repetitivas y de escritorio.
- Eliminación progresiva del papeleo.
- Control de la contabilidad aduanera.
- Disminución del número de errores.
- Disposición de estadísticas de comercio exterior confiables.
- Incrementos de los ingresos.

Fuente: Aduanas, Boletín de la Dirección General de Aduanas de Honduras, N° 5, ene.-mar. 1992.

no cuentan con programas de capacitación en servicio, y muchos cuentan con sólo un mínimo de actividades de capacitación. Los otros países indicaron que cuentan con algún tipo de capacitación en servicio que varía desde aquellos con sólo cursos básicos hasta los de más variados currículos. Entre aquellos países que cuentan con programas de capacitación en servicio, la mayor parte de las áreas cubiertas dicen relación con las técnicas aduaneras. Sin embargo, algunos servicios aduaneros ofrecen cursos más generales como programación de computadoras, idiomas, conocimientos de administración y de presupuesto, etc., ya sea como parte de su currículo de capacitación o conjuntamente con otras instituciones tales como universidades que ofrecen estos cursos.

**El reto de las aduanas en la década de las reformas: mayor facilitación del comercio, sin perder el control sobre actividades ilegales**

El presente decenio viene caracterizándose por la reorganización de las diferentes instituciones internas de los estados. Por esto, otro gran desafío que enfrentan los países de América Latina y el Caribe es el de transformar sus aduanas en

entidades facilitadoras y simplificadoras del comercio, sin que con ello la administración pública pierda el control sobre las actividades ilegales tales como el fraude comercial, el tráfico de estupefacientes, armas y objetos del patrimonio nacional cultural.

El Secretario General del Consejo de Cooperación Aduanera (CCA)<sup>1</sup> en su intervención durante la XIII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal entregó, entre otros puntos, una visión sobre el rol de las aduanas tanto para los países desarrollados como los países en desarrollo en los tiempos que se avecinan. Trazó un panorama orientado hacia una tendencia mundial a la baja de los niveles arancelarios, pronosticando que la aplicación de los derechos arancelarios y la recaudación de ingresos se tornarán cada vez menos importantes. Por otra parte, advirtió que se exigirá cada vez más que la aduana ejerza un control estricto de la importación y exportación de productos específicos. Agregó que, para lograr ese fin, la aduana continuará insistiendo en estar plenamente informada por los transportistas, importadores y exportadores sobre la circulación de todas las mercancías dentro y fuera del territorio:

"Las aduanas seguirán reduciendo los controles normales de las mercancías importadas y de documentación. Esto se hará debido a que este control (concebido principalmente para recaudar ingresos) nunca ha sido particularmente eficaz en la detección del tráfico ilegal. Tampoco la presión comercial lo permitirá. En su reemplazo, la aduana pondrá los esfuerzos en la comprobación de cuentas, información e investigación.

Con tal que usted haya establecido su identidad y solvencia ante nosotros y, con tal que usted proporcione información pertinente y exacta a nuestro sistema electrónico informatizado, nosotros no interferiremos en sus actividades de importación y exportación a menos de que se plantee un problema específico. En particular, separaremos la recaudación de los derechos e impuestos en el tiempo y en el espacio, de la circulación efectiva de las mercancías. Llevaremos a cabo regularmente comprobaciones de sus cuentas e investigaremos minuciosamente cualquier prueba de actividad ilegal. Si se descubriera que usted no ha cumplido con su obligación de informarnos exactamente de sus actividades, particularmente si no ha suministrado una descripción completa y adecuada de las mercancías, las medidas que se tomarán serán tan severas como lo permita la ley".

1 El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) es una organización internacional con sede en Bruselas, Bélgica, y compuesta por 131 Estados miembros, al 1° de agosto de 1993 (16 de los cuales son de América Latina y el Caribe: Argentina, Bahamas, Bermuda, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Guatemala, Guyana, Haití, Jamaica, México, Paraguay, Perú, Trinidad y Tobago, y Uruguay). Sus propósitos principales son el desarrollo de patrones y sistemas aduaneros internacionales con miras a la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros. Para mayores antecedentes en cuanto a los beneficios de pertenecer al CCA, véase el Boletín FAL N° 85 (nov.-dic. 1990).

# EL SISTEMA ADUANERO AUTOMATIZADO (SIDUNEA)

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha desarrollado en el marco de sus actividades de cooperación técnica un programa de automatización de despacho aduanero, llamado Sistema aDUANero Automatizado (SIDUNEA), que ha puesto a disposición de sus países miembros.

El sistema ha sido concebido para coadyuvar a una mejor gestión de la hacienda pública mediante el fortalecimiento institucional de las aduanas, fuente importante de ingresos públicos de los países en desarrollo, y proporcionar una fuente de información confiable sobre comercio exterior.

La instalación y el uso del sistema pretenden lo siguiente:

- Reducir costos administrativos del control del comercio exterior y, por lo tanto, de los productos importados y exportados, mediante la simplificación y racionalización de los procedimientos de despacho aduanero y de licencias de importación y exportación.
- Proporcionar a la administración pública instrumentos de control y auditoría de las aduanas que permitan mejorar su eficiencia en la aplicación de la reglamentación en materia de comercio exterior y, consecuentemente, permitir una recaudación rigurosa de los aranceles aduaneros.
- Contribuir al establecimiento de un sistema de información para el control y seguimiento del comercio exterior mediante la producción de estadísticas.

## Características generales del sistema

El SIDUNEA es un sistema generalizado de despacho aduanero automatizado que cuenta con módulos de control de autorizaciones previas de comercio exterior, así como de seguimiento del movimiento físico de carga mediante control de bodegas. Este sistema hace uso de las normas, códigos y recomendaciones internacionales adoptadas por la Organización Internacional de Normalización (ISO) y las Naciones Unidas en materia de facilitación del comercio. Las funciones del sistema son:

- Procesamiento del manifiesto
- Control de licencias de importación y de exportación
- Contabilidad aduanera (ingresos aduaneros)
- Producción de datos estadísticos.

El sistema controla los datos recopilados en las aduanas, calcula el monto compensatorio y el monto que se ha de pagar. También efectúa la tenencia de registros aduaneros y elabora estadísticas basadas en los datos aduaneros. El sistema compila las estadísticas a medida que se procesan las pólizas.

El sistema imprime para cada póliza el boletín de liquidación aduanera y reproduce el libro contable diario de la aduana. También puede generar una imagen impresa de la póliza. En todos los casos, el sistema genera automáticamente, a fin de mes, el libro mayor. En todo momento, el operador dispone de una documentación práctica relacionada con la reglamentación en vigor y con el arancel. Esa documentación puede ser consultada pulsando la tecla apropiada, o automáticamente según los casos.

El sistema pone a disposición de la Dirección General de Aduanas una base de datos aduaneros y estadísticos capaz de proporcionar cualquier información sobre el movimiento de una aduana o de todo el país, el movimiento de una mercancía en un cierto período o para un régimen aduanero determinado. Finalmente, puede elaborar cada mes una cuenta global. Por otra parte, el sistema dispone de una función que permite el seguimiento de las liquidaciones hechas por los operadores, facilitando los controles posteriores de los desaduanamientos realizados.

## Beneficios directos

- Aceleración del procesamiento de las pólizas aduaneras y, por consiguiente, aceleración del despacho de las importaciones y exportaciones.
- Introducción de controles adicionales en los procesos de despacho aduanero.
- Mayor rigor en la contabilidad aduanera.
- Aumento de ingresos aduaneros gracias a un mejor uso de un arancel único para todas las aduanas.

- Mayor precisión de las estadísticas del comercio exterior.
- Disponibilidad de las estadísticas del comercio exterior en un plazo muy corto, menos de un mes después de efectuados los despachos de aduana.
- Mejores condiciones para la toma de decisiones por parte del gobierno, ya que puede determinar con mayor facilidad las tendencias del comercio exterior.
- Mejores condiciones de desaduanamiento para las empresas, con las ventajas financieras que ello implica.

## Beneficios indirectos

- Automatización del proceso de despacho de las oficinas de aduana y de control del comercio exterior, lo que conlleva a una reorganización funcional del trabajo, la sistematización de los métodos de trabajo, la asignación optimizada de tareas y la simplificación de los datos procesados y, por lo tanto, de los formularios utilizados.
- Racionalización y simplificación de los circuitos de intercambio de información.
- Intercambio electrónico de información entre los organismos principales de control del comercio exterior: dirección de comercio exterior (control económico), banco central (control financiero) y la aduana (control fiscal).
- Control cruzado de datos de comercio exterior confiables y actualizados.
- Reducción global de costos administrativos para los operadores de comercio exterior y para la administración pública.

Para mayor información sírvase dirigir su correspondencia al Representante Residente local del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con una copia al: Programa Especial para la Eficiencia del Comercio

UNCTAD  
Palais des Nations  
CH 1211, Ginebra 10, Suiza  
Tel.: +41.22 907-1234/Telex:  
+41 29 62 UNO CH/FAX: +41.22 907-0049

La XIV Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal se realizará en San José, Costa Rica, del 25 al 29 de octubre de 1993.

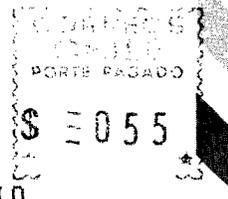
NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe  
Unidad de Transporte  
Facsimile: 5622080252-2081946, Télex: 340295 (UNSTGO CH)  
Casilla 179-D  
Santiago de Chile



22083:FAL

CENTRO DE DOCUMENTACION  
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
AMUNATEGUI 139  
SANTIAGO  
CHILE

IMPRESOS  
VIA AEREA