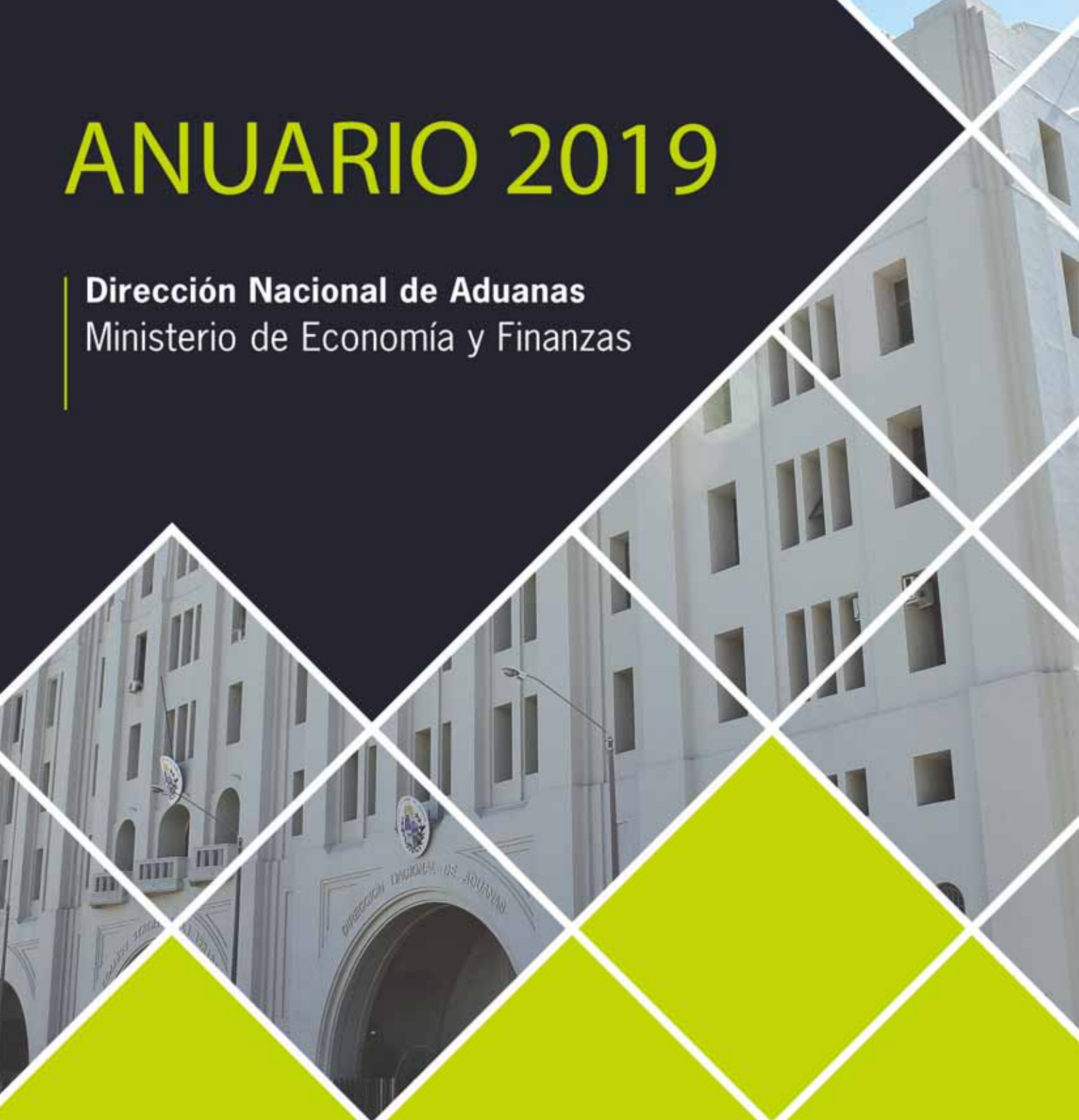
ANUARIO 2019

Dirección Nacional de Aduanas
Ministerio de Economía y Finanzas



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Aduanas
Dirección Nacional de Aduanas

Se firmó acuerdo de reconocimiento mutuo de los Programas OEA del MERCOSUR

El 13 de noviembre de 2019, en el marco del 6° Seminario Internacional: "Programas OEA en las Américas: Gestión Coordinada de Frontera", realizado en São Paulo, Brasil, los Directores Nacionales de las Aduanas de MERCOSUR, firmaron el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) de sus Programas de Operador Económico Autorizado (OEA).

El Acuerdo constituye un avance en la región respecto a la negociación de ARM multilaterales, para la promoción del comercio intrarregional, y a efectos de avanzar en materia de seguridad y facilitación aduanera del bloque.

En el marco de los trabajos llevados a cabo a partir de la firma del "Plan de Acción Proyecto Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de los Programas OEA de los Estados Partes del MERCOSUR" en ocasión de la XCVI Reunión de CT Nº 2 Asuntos Aduaneros y Facilitación de Comercio realizada en Montevideo, las Aduanas comenzaron a trabajar y dar cumplimiento a cada una de las etapas establecidas en dicho Plan de Acción, tendientes a la homologación de sus Programas OEA para llegar a la suscripción del mencionado Arreglo de Reconocimiento Mutuo (ARM).

Dichas trabajos implicaron llevar adelante acciones conjuntas por los Estados Partes del bloque como son: Verificación de los programas; comparativo de los niveles de exigencia expresados en los requisitos de cada programa a nivel teórico y normativo; visitas conjuntas en los países para verificar en la práctica los procedimientos de validación y los niveles de exigencia; negociación de beneficios; el alcance del reconocimiento mutuo.

Finalmente se llegó a la conclusión que los programas implementados en MERCOSUR son acordes con el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas, y que los requisitos y criterios de seguridad de los mismos son compatibles y conducen a resultados equivalentes; por lo que habiendo negociado los beneficios y texto del Acuerdo, se procedió su firma.

El programa Operador Económico Calificado (OEC) es una herramienta inspirada en normas internacionales y destinada a facilitar el comercio internacional y reforzar la seguridad de la cadena logística.

La aprobación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) durante la Conferencia Ministerial de Bali impulsó la creación de la figura del OEC.

De hecho, la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay participó en el proyecto del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para el diseño e implementación de un programa piloto de OEA junto a las Aduanas de España, Colombia, Panamá, Perú y República Dominicana.

Antes, los miembros de la OMA habían adoptado el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE), que define los pilares en los cuáles las aduanas del mundo deben enfocar sus prioridades.

Entre los objetivos determinantes del Marco SAFE están el fomento de un comercio ágil y seguro a través de cadenas de suministro fuertes y seguras, así como la asociación, comunicación y cooperación entre el sector público y privado, mediante la creación de alianzas estratégicas como las que persigue el Operador Económico Calificado.

El marco promueve la aplicación de cuatro elementos imprescindibles: información electrónica anticipada sobre los envíos destinados al interior, al exterior o en tránsito; implementación de un servicio fortalecido de análisis de riesgos para abordar la seguridad, posibles amenazas y control de riesgo; inspección de la carga de alto riesgo y uso de equipos de inspección no intrusiva; cumplimiento de normas mínimas de seguridad en la cadena de suministro e instrumentar mejores prácticas en el sector privado.

Pilares básicos

Esto está basado en tres pilares básicos: pilar Aduana-Aduana; pilar Aduana-Empresa, que apunta a una asociación público privada para lograr una cadena de suministro ágil y segura, cuyo principio básico es justamente la puesta en marcha del programa OEC; y pilar Aduana- órganos estatales, para que los gobiernos actúen de forma eficaz para evitar la superposición de requisitos y controles, agilizar los procedimientos y establecer normas internacionales que aseguren la circulación de mercaderías para facilitar el comercio.

En el plan piloto del OEC participaron autoridades, operadores de comercio exterior, las empresas que integraron el plan y funcionarios de DNA. Junto con el desarrollo del plan piloto, la DNA apuntó a generar compromiso interno y capacitar los funcionarios para la aplicación del programa.

Del piloto tomaron parte las empresas Ardoino S.A. (Transportista), Cristalpet S.A. (Importador / Exportador), Gabrielle Gambaro (Despachante de Aduana), Ricoh S.A. (Empresa Usuaria de Zonamérica), Rilcomar S.A. (Depósito Intra portuario) y Sardá & Cía. (Despachante de Aduana).

Certificaciones

Al momento, son 63 las empresas certificadas por el organismo como OEC. El 36% de las empresas certificadas son despachantes de aduana, el 17% empresas importadoras y exportadoras, el 13% transportistas, el 11% agentes de carga, el 9% usuarios de zona franca, 5% depósitos, 5% explotadores de zona franca, el 2% terminales de carga y el 2% operador portuario.

Como las certificaciones tienen una validación de tres años, en 2017 comenzó el primer ciclo de recertificaciones, lo que implicó que ya se recertificaron 24 empresas por un período adicional de tres años. Las empresas exportadoras certificadas en el Programa OEC abarcan los 15 principales productos de exportación de Uruguay, como celulosa, arroz, madera y sub productos, plásticos y manufacturas y productos químicos.

Asimismo, el programa de Operador Económico Calificado tiene un espacio específico en la web de DNA, desde dónde funcionarios aduaneros y operadores de comercio exterior de todo el mundo pueden

acceder mejor a contenidos de calidad y utilidad, focalizados en el usuario.

Al micro sitio se puede acceder a través del botón ya existente en el menú lateral de la web de la DNA, o directamente por medio de la dirección www.aduanas.gub.uy/oec. El nuevo espacio cuenta con una interfaz más amigable para el usuario pues permite acceder a la información de manera más intuitiva, tanto para aquellos que ya conocen el programa, como para las nuevas empresas interesadas en certificarse.

Beneficios

A partir de su implementación, la última encuesta de satisfacción de beneficios de las empresas certificadas como Operadores Económicos Calificados arrojó como resultado que 76% de dichas firmas afirma haber utilizado algún beneficio OEC. El 25% de esas compañías califica estos beneficios como muy buenos, el 50% como buenos y el 25% restante como regulares.

La institución ofrece importantes beneficios a las empresas certificadas como Operadores Económicos Calificados, a saber:

- Asistencia por Oficiales OEC, que ayudarán a las empresas OEC en caso de tener dificultades con las operaciones que tramiten y proporcionarán asistencia en operativa aduanera. Cada administración de Aduana contará con un Oficial OEC.

- Prioridad en la tramitación de Expedientes GEX: las consultas o gestiones que realicen las empresas certificadas OEC recibirán el tratamiento de "Urgente Diligenciamiento". El tratamiento de estos expedientes tendrá prioridad.

- Lista oficial actualizada con nombre y categoría de la empresa OEC, que estará actualizada en la página web de la institución

- Capacitación a operadores certificados.

A su vez, los importadores también reciben beneficios a partir de la implementación del programa Operador Económico Calificado, según el siguiente detalle:

- Despacho anticipado, ya que esas empresas podrán realizar importaciones de acuerdo a las disposiciones previstas en el caso especial "DUA Anticipado" del procedimiento de DUA Digital.

- Prioridad para DUA canal verde: el aduanero asignado al Documento Único Aduanero le dará prioridad en su actuación.

- Reducción en los canales de revisión rojo y naranja: el funcionario asignado al DUA asignará prioridad a la verificación física y análisis documental del DUA en estado decretado y asignado canal rojo o naranja de las empresas certificadas OEC.

- Envío selectivo de contenedores a verificación en importaciones canal rojo: i) a las operaciones de importación de mercadería en varios contenedores de importadores certificados OEC, que deban verificarse en los centros de verificación, el sistema LUCIA seleccionará los contenedores a ser conducidos a estos locales para su verificación. ii) mientras esta selectividad no sea automática, los encargados de la Unidad Aduanera de Verificación dispondrán que contenedores deberán ser conducidos para su verificación y liberarán el resto.

- Selectividad por vehículo en las importaciones abierto en frontera terrestre: a los importadores certificados como OEC en las operaciones de importación cuya forma de despacho sea abierto en frontera terrestre se les aplicará canal de verificación verde por DUA. En estos casos, el sistema LUCIA asignará a cada vehículo el canal de control e indicará si será objeto de revisión o no, en los términos previstos en el Caso especial "Abierto en frontera terrestre – Importación" del Procedimiento DUA Digital – Importaciones vigente.

- Inalterabilidad del local autorizado para la verificación: a los importadores certificados como OEC se aplicará el cambio de local autorizado, realizado por el sistema LUCIA a través de la aplicación de criterios de riesgo; por esa razón, el local seleccionado a la numeración de la declaración será al que deberán dirigir la mercadería en caso de que sea seleccionada para revisión.

Por su parte, el programa también contempla beneficios específicos para los exportadores:

- Reducción en los canales de revisión rojo y naranja, ya que el funcionario aduanero asignado al DUA deberá darle prioridad a la verificación física y/o análisis documental del DUA en estado decretado y asignado canal rojo o naranja de las empresas certificadas OEC.

- Prioridad para DUA canal verde: el funcionario asignado al DUA dará prioridad en su actuación.

- Selectividad por vehículo en las exportaciones abierto en frontera terrestre: solo a las empresas exportadoras certificadas como OEC en las operaciones de exportación cuya forma de despacho sea abierto en frontera terrestre, se les aplicará canal de verificación verde por DUA. En estos casos, el sistema LUCIA asignará a cada vehículo el canal de control e indicará si será revisado o no, con lo cual se aplicará caso especial "Abierto en Frontera Terrestre – Exportaciones OEC" del Procedimiento DUA Digital - Exportaciones vigente.

Despachantes y transportistas

En el caso de los despachantes de aduana los beneficios derivados de la aplicación del programa son los siguientes:

- Modificaciones al DUA de exportación canal rojo por tercer mensaje: el despachante de aduana certificado como OEC podrá modificar por tercer mensaje en las operaciones de exportación con canal de verificación rojo, los mismos campos que se encuentran habilitados para los DUA con canal de verificación verde.

- Utilización en soporte papel: el despachante de aduana certificado podrá solicitar que en la verificación documental de operaciones de importación de canal rojo o naranja, en las cuáles sea necesario la presentación de documentos en soporte papel, puedan utilizarse los registrados en los DAE asociados al DUA, el sustituto en formato PDF del formulario del DUA puesto a disposición en el sistema LUCIA y las copias que el despachante de Aduana provea.

Pero el OEC incluye beneficios específicos para los transportistas:

- Envío por SMS de la oficialización por parte del camionero: el transportista OEC enviará vía SMS un mensaje al Sistema LUCIA en el que indicará el identificador del manifiesto y matrí-

cula del vehículo e informará que se encuentra la carga a disposición, lo que permitirá que se produzca en forma automática la oficialización y que el despachante pueda solicitar solicitar canal de revisión.

- Recibirá como respuesta inmediata un SMS confirmando la oficialización; una vez que se decrete el canal, el transportista recibirá un SMS en su celular con el canal de revisión decretado para que proceda en consecuencia; si el canal es verde hará el trámite en el portón entregando el MIC/DTA, el funcionario aduanero dará la salida al viaje; si el canal es naranja o rojo esperará a que sea diligenciado.

- Transporte de carga consolidada: los transportistas internacionales terrestres certificados como OEC serán los únicos habilitados a realizar la consolidación en un mismo vehículo, de carga proveniente de puerto libre y/o zonas francas, en los regímenes de tránsito y exportación, con destino a una frontera terrestre.

- La Aduana de ingreso/egreso habilitará para los DUA que movilice el transportista que participe en el Programa OEC la salida/entrada de Portón en régimen 24 x 7.

Depositarios y cadena logística

En cuanto a los beneficios específicos para los depositarios estos consisten en dar prioridad en el tratamiento de las actas de faltantes y sobrantes.

Las actas de faltantes y sobrantes realizadas por los depositarios certificados como OEC sobre los inventarios ingresados en sus depósitos tendrán tratamiento prioritario.

En tanto, para la cadena logística los beneficios implican que las empresas importadoras, exportadoras o remitentes que cuenten con certificación OEC y que trabajen con despachantes de aduana y transportistas certificados OEC verán reducida la cantidad de canales de revisión rojo y naranja exclusivamente cuando se cumplan las siguientes condiciones: importador/ exportador o remitente OEC y, despachante de aduana OEC; importador/ exportador o remitente OEC, despachante de aduanas OEC y transportista OEC.

Juan Olascoaga
General Manager de Montecon

Participación activa para el cambio

Durante estos diez años de trabajo junto a la Dirección Nacional de Aduanas, Montecon ha encontrado un verdadero socio para impulsar las operaciones portuarias y el comercio exterior de nuestro país. Una gestión de puertas abiertas, facilitadora y comprometida han sido pilares claves del camino de transformación que la presente administración de la DNA ha impulsado.

Con inteligencia y perseverancia para afrontar las dificultades y desafíos que todo cambio genera, fue promoviendo un proyecto de modernización que hoy es ejemplo para otras Aduanas de la región y del mundo.

Montecon fue acompañando estos pasos, con la firme convicción de que los cambios son necesarios para adaptarse a entornos cada vez más desafiantes, demandantes y riesgosos. Para ofrecer servicios y productos competitivos, que nos acerquen a nuevos mercados, se requieren procesos ágiles, trazables y a la vez mejor controlados y para ello se requiere de una Aduana que sin perder su rol fiscalizador, pueda facilitar sus acciones y operaciones.

En este sentido participamos activamente en los grupos de trabajo que llevaron adelante la actualización de procedimientos, aportando nuestra visión y experiencia. Adecuamos nuestros propios procesos e incorporamos tecnología para ofrecer mayor transparencia e información a tiempo real, atributos indispensables para un comercio exterior abierto, sin barreras, pero por sobre todo confiable, capaz de multiplicar las oportunidades para los clientes.

Fue así como Montecon se convirtió en el primer operador portuario en certificarse como Operador Económico Calificado, distinción que mantiene actualmente. Desde entonces mejoramos de manera permanente nuestro Sistema de Gestión, promoviendo altos estándares de seguridad y calidad, con el objetivo de facilitar el comercio internacional bajo un régimen de confianza, de modo que esto se traduzca en mejores oportunidades de crecimiento económico y competitividad para el país.

El comercio exterior es una fuente de oportunidades para millones de personas en todo el mundo y desde Montecon queremos seguir contribuyendo en el desarrollo de esta industria en los próximos años.

Uruguay y Argentina firman acuerdo de Reconocimiento Mutuo de Programas OEA

El pasado mes de noviembre de 2019 se realizó la firma del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de los Programas de Operador Económico Autorizado (OEA) entre Argentina y Uruguay, efectivizado entre el Director General de Aduanas de Argentina, Lic. Diego Dávila y el Director Nacional de Aduanas de Uruguay, Cr. Jaime Borgiani.

En el evento de apertura, que contó con la participación de operadores de comercio exterior y funcionarios de la institución, se firmó el documento y los Directores realizaron breves declaraciones al respecto.

El Lic. Dávila subrayó la importancia de este acuerdo bilateral, que significa "un puntapié inicial" ya que es el primero que firma la República Argentina. El Programa Operador Económico Autorizado, en el país hermano, comenzó hace aproximadamente un año y medio, pese a lo cual ya cuenta con "un alcance cercano a las 70 u 80 empresas más algunos agentes de transporte, más algunos despachantes, más algunos transportistas".

Dávila cerró su alocución agradeciendo al Cr. Borgiani y a todo el equipo de la Aduana uruguaya por el trabajo realizado para poder cerrar este acuerdo. Por su parte, el Cr. Borgiani, señaló que "Este proceso de acuerdos entre las Aduanas (...) es irreversible, porque el Comercio Exterior hoy pide eso, pide colaboración entre las distintas Aduanas, intercambio de información que las Aduanas conozcan a sus operadores, por lo tanto no es casua-

lidad que hoy firmemos con la República Argentina, el miércoles firmemos el acuerdo con el MERCOSUR y próximamente con Alianza Pacífico."

Luego Borgiani se dirigió a los Operadores Económicos uruguayos, muchos de ellos presentes en la platea, reconociendo que para ellos esto "Es una nueva apuesta.

Instrumentar los acuerdos de Reconocimiento Mutuo lleva un poco más de tiempo pero lo que importa realmente es la voluntad de las Administraciones y la voluntad es avanzar, avanzar para dar los beneficios a aquellos operadores que son considerados confiables por la Administración con lo cual nos lleva a todos nosotros, a todos los operadores de Uruguay, de Argentina, del MERCOSUR a entender los beneficios del programa y a apostar al programa."

Para finalizar, el Director Nacional insistió en la necesidad de aportar por el Operador "porque es el futuro del Comercio Exterior".

Otros acuerdos

La firma de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo de OEA (ARM) con las Aduanas de Brasil, Bolivia, Perú y China y avances para su concreción con Argentina y Estados Unidos, constituyen un paso firme y decidido hacia la facilitación comercial.

En los hechos, la propia Organización Mundial de Aduanas indica que al ser acuerdos entre aduana de dos o más países, los ARM se erigen en herramientas de facilitación comercial que permiten el acceso a nuevos mercados.

En esa línea, tanto la figura del Operador Económico Autorizado como los ARM son precisamente instrumentos destinados a favorecer el acceso a los mercados globales, lo que supone una reducción del nivel de riesgo asociado al operador y a su operación comercial en los mercados de origen como de destino, lo que implica reducir el número de inspecciones y tiempos de despacho.

La finalidad de los ARM es que una administración aduanera reconozca los resultados de la validación y las autorizaciones de OEA realizadas por otra administración aduanera y se comprometan a proporcionar importantes beneficios a los operadores económicos autorizados por la contraparte en el acuerdo.

Las ventajas concedidas por las aduanas a los operadores económicos certificados redundan en la reducción de tiempos y costos. Además, el proceso de certificación induce y genera oportunidades de mejora de los procesos y prácticas de los operadores económicos, lo que a su vez contribuye al incremento de su eficiencia y efectividad.

En el caso de Uruguay, la experiencia adquirida desde el lanzamiento del Programa OEC y el cumplimiento de las recomendaciones internacionales, permitieron el acercamiento a las Aduanas de otros países, que implementaron sus programas nacionales.

La DNA ya suscribió ARM con Brasil, Bolivia, Corea del Sur, Perú y la República Popular China, mientras continúan los trabajos con Estados Unidos y Argentina en el marco de los planes de trabajo establecidos.

Con Brasil

En San Pablo, las Aduanas de Brasil y Uruguay sellaron un histórico Acuerdo de Reconocimiento Mutuo, el primer ARM firmado por la DNA y también el primero firmado entre países del hemisferio sur. La firma implicó la conclusión de un largo camino de trabajo conjunto, negociación y experiencias compartidas en estrecha colaboración con la Receita Federal.

Antes de ese hito, se había firmado un plan de trabajo conjunto para avanzar en el reconocimiento de los Programas OEA de ambos países. La ejecución del plan implicó el desarrollo de intensos trabajos, como verificación de los programas, comparación de los niveles de exigencia de los requisitos de cada programa, realización de visitas conjuntas en ambos países para verificar los procedimientos de validación y negociación de beneficios, entre otros.

Una vez cumplidas dichas etapas, se concluyó que ambos programas fueron implementados de acuerdo al Marco SAFE de la OMA y que los requisitos y criterios de seguridad son compatibles y conducen a resultados equivalentes.

Con Corea

Mientras tanto, Bruselas fue escenario de la firma del ARM entre la DNA y el Servicio Aduanero de Corea. La firma se realizó en el marco del acuerdo entre Uruguay y la República de Corea sobre Cooperación

y Asistencia Mutua en Asuntos Aduaneros, firmado en noviembre de 2016 en Seúl.

El ARM resultó de intensas negociaciones y trabajos técnicos a partir de la firma de un plan de acción entre ambas aduanas para avanzar hacia el reconocimiento luego de cumplir distintas etapas como estudio de los Programas de Operador Económico Autorizado (OEA) implementados por ambos organismos, realización de validaciones conjuntas y negociación del texto del acuerdo.

Con Perú

Por su parte, durante la Cuarta Conferencia Global de Operador Económico Autorizado de la OMA, realizada en Kampala, Uganda, las Aduanas de Uruguay y Perú también firmaron un histórico Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM).

En julio de 2016 se había firmado un plan de acción para el reconocimiento mutuo de los respectivos Programas OEA, y un memorándum de entendimiento sobre cooperación institucional y asistencia técnica en asuntos aduaneros.

Meses después, se realizó una primera reunión en Montevideo, en la que se trabajó en comparar ambos programas y validaciones conjuntas a empresas en proceso de certificación OEC. Luego se efectuaron las validaciones conjuntas a empresas peruanas y se realizaron reuniones técnicas para conocer en profundidad los estándares de ambos programas. Además, se acordó el texto del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo, tal como quedó establecido en el plan de acción.

Al concluirse que ambos programas fueron implementados de acuerdo al marco normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial (SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas y que los requisitos y criterios de seguridad de estos son compatibles y conducen a resultados equivalentes, fue posible concretar la firma del ARM.

Con Bolivia

A su vez, en el marco de la XXI Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe, realizada en Los Cabos, México,, se firmó el ARM de los Programas de Operador Económico Autorizado (OEA) entre la DNA y la Aduana Nacional de Bolivia.

Este acuerdo fue consecuencia de intensas negociaciones y trabajos técnicos que comenzaron en 2016 con la firma de un plan de trabajo conjunto entre ambas Aduanas para el reconocimiento mutuo de los Programas OEA de ambos países y que incluyó el desarrollo de tres fases.

En Montevideo se inició la actividad del plan de trabajo y la delegación boliviana evaluó los procedimientos aplicados por el Departamento OEC para la certificación de los operadores que presentan la solicitud de ingreso al programa.

Las validaciones se realizaron al año siguiente en Santa Cruz de la Sierra. En esta instancia se realizaron validaciones conjuntas a dos empresas ubicadas en esa ciudad y también en Montero. De esa forma, culminó exitosamente la fase de compatibilidad en la aplicación de los estándares de cada programa y en lo atinente a la metodología y herramientas de auditorías aplicadas. Finalmente, se negoció y acordó el texto del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo.

Con China

El ARM entre Uruguay y la República Popular de China fue suscrito por el canciller Rodolfo Nin Novoa y el Director de la Administración General de Aduanas de China (GACC, por su sigla en inglés), Nil Yuefeng, con lo cual Uruguay fue el primer país de América en firmar un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo con esa nación.

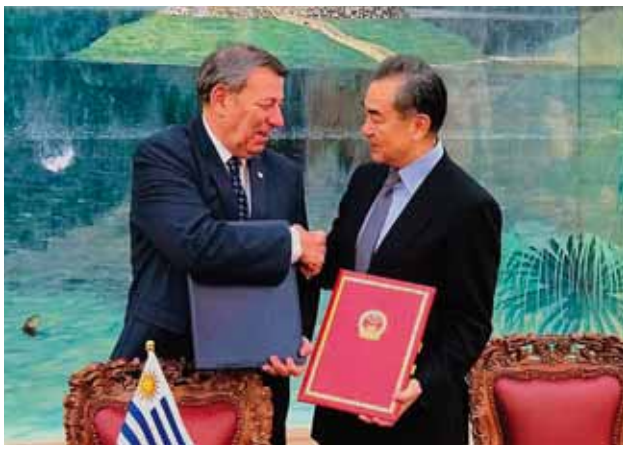
Durante la reunión, ambos ministros repasaron la agenda bilateral de cooperación aduanera y los procesos para lograr una profundización. La firma del acuerdo con China implica seguir avanzando hacia la facilitación del comercio exterior.

Meses antes, en una audiencia celebrada en el Ministerio de Economía y Finanzas, el ministro de Aduanas de China, Ni Yuefeng y el Cr. Danilo Astori habían firmado el Plan de Acción en relación al ARM de sus Programas de Operador Económico Autorizado (OEA).

Asimismo, también se realizó en la ciudad de Kunshan la segunda reunión presencial del Plan de Acción, que significó la finalización de la segunda fase del plan y el inicio de trabajo sobre la tercera fase, que trata sobre la negociación de beneficios e intercambio de información.

Planes de acción

Mientras tanto, en el hotel Radisson se había firmado el Plan de Trabajo Conjunto para el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo en sus Programas de Operador Económico Autorizado entre las aduanas de Uruguay y Estados Unidos. Ambas continúan trabajando en la armonización de sus programas. Por su parte, los directores de Aduanas de Argentina y Uruguay, reunidos en la XXI Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe, en Los Cabos, México, habían suscrito el Plan de Acción en relación al Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) de sus



Programas de Operador Económico Autorizado (OEA).

Avances

En un primer estado de desarrollo de los Programas OEA, los países de la región lograron avanzar bilateralmente en el reconocimiento mutuo de sus operadores certificados, lo que los enfrenta al desafío de alinearse a las nuevas modalidades de negociación de ARM.

En este contexto los ARM adquieren relevancia mundial, con un enfoque regional multilateral para reducir o eliminar la necesidad de una serie de negociaciones bilaterales y los costos administrativos asociados.

Dicho enfoque no solo disminuye el número de ARM sino que también introduce un mayor grado de armonización y estandarización de los programas OEA, lo que mejora la gestión coordinada de las fronteras y crea una comprensión común de los problemas y desafíos regionales.

Nuevos avances

Mercosur: fueron aprobados un plan de acción y un cronograma para el desarrollo de las distintas acciones necesarias para el logro de un estándar común de programas OEA, que facilitará el avance de las negociaciones multilaterales futuras.

Alianza del Pacífico y del Mercosur: al asumir la importancia de facilitar el comercio regional, los presidentes de los países de la Alianza del Pacífico y del Mercosur establecieron en la Declaración Presidencial de Puerto Vallarta, México (julio de 2018) el compromiso de concluir un acuerdo marco sobre facilitación del

comercio entre ambos bloques, y entre otras medidas suscribir un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de sus Programas OEA.

Es así que los directores de las Aduanas de ambos bloques firmaron en Lima, Perú, un plan de acción para poder avanzar en las fases necesarias para la conclusión del ARM. Los especialistas de las administraciones aduaneras están en la etapa de comparación de los Programas OEA para iniciar las actividades de validaciones conjuntas.

OEA regional: ante el interés despertado por la promoción de ARM multilaterales, los directores de trece administraciones aduaneras de la región (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay), firmaron en Bruselas una carta de intención, en la que expresaron su voluntad de formar parte de este proyecto de reconocimiento mutuo entre las aduanas de la región.

Más adelante, en San Pablo, Brasil, se concretaron jornadas vinculadas a las Programas OEA de los países de América, organizadas por Procomex y la Receita Federal de Brasil.

Fue entonces cuando se concretó la primera reunión de trabajo para el proyecto ARM Regional de OEA entre los directores de Aduanas de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Como resultado de los trabajos, los directores firmaron la "Declaración de San Pablo", en la que reafirmaron el compromiso y voluntad de desarrollar trabajos para alcanzar un ARM de sus Programas OEA, así como promover iniciativas hacia la facilitación del comercio y la seguridad a través de la colaboración entre sus servicios aduaneros.

Posteriormente, se suscribió un plan de acción entre las Aduanas de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay, mientras se iniciaron las visitas de validaciones conjuntas en Argentina y Uruguay.

BIDAFOX
CONTROL SATELITAL

Ofrecemos: trazabilidad, monitoreo punto a punto, eficiencia logística y disminución de la siniestralidad.

- La primer empresa en ser homologada en Uruguay
- Monitoreo conjunto con DNA
- Control inteligente
- Vigilancia estratégica

La Paz 2060 - Montevideo
Tels.: 2403 0759 - 2409 7902
operaciones@bidafox.com

Nueva circulación interna y control en el Puerto de Montevideo

Este 26 de noviembre, finalmente se puso en práctica la nueva circulación interna por el Puerto de Montevideo dispuesta por la ANP, en el marco de una serie de obras dispuestas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, entre ellas la construcción del Viaducto. Como consecuencia del inicio de las obras, la circulación portuaria interna y los accesos al puerto han sido modificados.

Tanto el ingreso como el egreso del Puerto sólo puede realizarse por el Acceso Norte, lo que obligó a desarrollar un nuevo layout aduanero de control, con la disposición y creación de puntos de control aduanero y la consiguiente asignación de funcionarios en los puestos de trabajo. El ingreso por Acceso Norte cuenta con dos puntos de control que trabajan las 24 horas del día, en tanto el egreso con un punto de control con el mismo régimen de trabajo.

Ya no se producen ingresos ni salidas por el Acceso Florida salvo los camiones vacíos con destino hacia y desde Terminal Cuenca del Plata (TCP). A pesar de ello el Modulo Florida sigue funcionando con las operaciones de importación y transito procedentes del área del muelle público. El acceso Maciel ahora recibe y despacha la carga que ingresa o egresa desde TCP por circulación portuaria interna, desde o hacia el Acceso Norte. Mientras que el Acceso Colombia fue suprimido, y sólo admite por el momento la circulación peatonal.

Sin la colaboración de jerarcas y funcionarios, no hubiese sido posible atender estas nuevas necesidades. Este nuevo escenario representa un gran desafío, relevante para toda la comunidad de comercio exterior, en particular para la DNA.

Orlando Dovat
CEO & Presidente de Zonamerica

Adaptarse a las realidades

En estos últimos años, el avance de la tecnología nos ha llevado a introducir cambios imprescindibles en las estrategias comerciales para competir en un Mundo cada vez más complejo. Los puertos, los aeropuertos, los paso de fronteras, los medios de transporte y los sistemas de distribución nacionales, regionales e internacionales han cambiado adaptándose permanentemente a estas realidades.

Uruguay, no ha sido la excepción. Nuestro país ha hecho un esfuerzo extraordinario para actualizarse en todos los ámbitos donde era posible introducir tecnologías que permitieran generar eficiencias, reduciendo los tiempos y mejorando la precisión de los procesos.

Zonamerica, con casi 30 años de existencia, ha sido testigo de este proceso evolutivo, y sin pecar de falso orgullo, fue lider en nuestro país en muchos aspectos de estos cambios, tanto en las telecomunicaciones, como en las tecnologías de la información, en los procesos constructivos, en la infraestructura, en el cuidado del medio ambiente, en las energías renovables, en el cuidado de los recursos humanos y en muchos otros ámbitos del quehacer empresarial.

Pero fundamentalmente en lo que hace a la relación de Zonamerica con la logística, hemos avanzado extraordinariamente en todos aquellos aspectos que se refieren a los procesos de control de ingreso y egreso de mercaderías.

La participación de Zonamerica en las cadenas logísticas tanto regionales o globales es vital para el desarrollo de nuestra empresa. Es así que tenemos un importante rol en la estrategia País. Así como el Puerto de Montevideo es fundamental en la visión del rol de Uruguay como hub regional, dando sentido de servicio a la ubicación de nuestro país en el centro de una región dominada por Brasil y Argentina como los grandes mercados de destino, Zonamerica es un centro de fundamental importancia en la propuesta de valor País, propuesta de valor en donde la logística está en el centro de sus acciones.

La presencia de un Parque con importantes empresas internacionales, sus mecanismos operativos, su infraestructura y sus políticas de promoción para atraer más comercio y generar tránsito de mercaderías, han constituido una base muy importante para el posicionamiento estratégico de Uruguay.

(Continúa)

Orlando Dovat

La Dirección Nacional de Aduanas tiene y ha tenido un rol importante en el sistema logístico de nuestro País, siendo la base de la confianza nacional e internacional de las operaciones bajo su control.

Todas las Zonas Francas hemos vivido de cerca la evolución y cambios que se han producido en las diversas rutas del comercio internacional, el rol fundamental que ha tenido China en el cambio del comercio, la relocalización que ha tenido la industria, las estrategias de las transnacionales para ingresar sus productos a las principales economías de la región.

Las Zonas Francas de Uruguay se mantuvieron como un exclave aduanero hasta el año 2015, fecha en que se aprobó el Código Aduanero (CAROU), a partir del cual pasamos a ser zonas primarias aduaneras.

Pero Zonamerica siempre se destacó por su capacidad de innovación, implementando desde el año 1992 un sistema de control de inventarios mediante el cual, luego de diversas actualizaciones, creó su sistema integral de control denominado Lorenzo, nombre tomado de mi nieto mayor, que hoy ya tiene 13 años.

Dentro del CAROU, el Procedimiento de Control de Existencias ha sido un hito para las Zonas Francas, ya que de este procedimiento la Aduana pasó a tener la trazabilidad de todos los inventarios de los clientes a través de la comunicación entre nuestro sistema informático Lorenzo, y el sistema informático propio de la Dirección Nacional de Aduanas, Sistema Lucia, que nace en el año 1999.

En este marco, Zonamerica fue la primer Zona Franca que se inició en este procedimiento piloto en Julio del 2016. A partir de esta fecha, todos los clientes fueron ingresando paulatinamente hasta fines del año 2017. En enero del 2018 cuando este procedimiento pasa a ser obligatorio, todos los inventarios de los clientes de Zonamerica estaban migrados al Sistema Lucia.

Hoy, a modo de confirmar estos años de trabajo en conjunto y compartiendo el objetivo de posicionar a Uruguay como un país serio y confiable en las cadenas de logísticas internacionales, Zonamerica reafirma la calidad de sus estándares en materia de seguridad y control de procesos siendo nuevamente distinguido recertificando como Operador Económico Calificado.

Es por estas razones y en esta ocasión especial, que desde Zonamerica celebramos estos años de trabajo y relacionamiento con la Dirección Nacional de Aduanas, así como dejamos planteado el desafío de continuar en el camino de la mejora continua y transformación digital para seguir compitiendo.

Se realizó el 6° Seminario Internacional "Programas OEA en las Américas"

Durante los días 11, 12 y 13 de noviembre en la ciudad de San Pablo, Brasil, se llevó a cabo el 6º Seminario sobre el Programa Brasileño de OEA, que tuvo como tema principal los "Programas OEA en las Américas: Gestión Coordinada de Frontera". El evento fue organizado por la Alianza Procomex y la Receita Federal do Brasil, y contó con el apoyo y patrocinio del Banco Mundial (BM).

Directores Generales de Aduanas, Directores de los Programas de Operador Económico Autorizados (OEA), representantes de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCES), representantes de organismos de agricultura, así como autoridades de otras agencias de control del Comercio exterior de los países de América, participaron los días 11 y 12 de noviembre dando seguimiento a los trabajos iniciados un año antes, relacionados con la integración y gestión de frontera entre los países de la región.

Los organismos de control presentes y sus contrapartes trabajaron lineamientos para una efectiva gestión coordinada de fronteras y en la identificación e implementación de beneficios del Programa OEA. Para el desarrollo de los trabajos se llevaron a cabo tres reuniones en simultáneo (OEA, VUCE y Agricultura), donde los representantes del sector público pudieron debatir y consensuar aspectos relacionados con la gestión de frontera con sus homólogos.

Paralelamente, el sector privado mantuvo reuniones para continuar el trabajo que se encuentra realizando el Grupo Consultivo Regional del Sector Privado de las Américas, vinculado a la promoción e implementación de la figura del OEA y los Arreglos de Reconocimiento Mutuo (ARM).

El día 13 de noviembre, los representantes del sector público y privado de los países participantes se reunieron para efectuar un intercambio de los trabajos realizados, así como también para la participación en diversos paneles de debates y presentaciones.

En dicho marco, el Director Nacional de Aduanas, Cr. Jaime Borgiani, fue invitado a presentar y a debatir sobre "¿Qué se ha hecho respecto a una efectiva integración normativa, procedimental y sistémica para la promoción de la gestión coordinada de las fronteras en las aduanas de los países de las américas?", en conjunto con los Directores de las Aduanas de Argentina, Brasil, Costa Rica, Chile, Guatemala, Paraguay y Perú.

Por su parte, el Director del Programa OEC, Ing. Diego Casella, realizó una presentación respecto a los avances en materia de negociaciones multilaterales para el reconocimiento mutuo de los programas OEA, en particular del proceso de negociación del ARM MERCOSUR como preámbulo para su firma en este evento, resaltando los desafíos que se derivan del mismo.

Durante la jornada los participantes conocieron los avances de los programas OEA en los respectivos países de la región, desde la perspectiva tanto del sector público como del privado, debatiendo respecto a cómo los organismos de control pueden aprovechar mejor la figura del OEA en la gestión de las fronteras.

Como cierre de la jornada, y como resultado de los trabajos, los Directores Nacionales de Aduana y las autoridades de comercio exterior de los países participantes, firmaron el "Adendum a la Declaración de Sao Paulo", renovando y reafirmando su compromiso para profundizar en la promoción de la figura del OEA y los ARM, en la promoción de las VUCES como la herramienta para la integración de las agencias de control, en el marco de la promoción de una gestión más eficiente.

Avances

La figura del Operador Económico Autorizado (OEA) es uno de los mecanismos más importantes en beneficio del comercio legítimo y la seguridad de las cadenas logísticas, que proliferó y se fortaleció en la región, como consecuencia de los esfuerzos conjuntos realizados por las distintas aduanas.

En ese marco, la iniciativa para el establecimiento de un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) Regional promovida por la DNA -junto con otras aduanas del continente- tiene como propósito asegurar niveles elevados de seguridad aduanera en toda la cadena de suministros de bienes, así como también promover la armonización y estandarización de los procesos vinculados a los programas OEA.

Los países de la región lograron avanzar de manera bilateral en el reconocimiento mutuo de sus operadores certificados y hoy por hoy persiguen el desafío alinearse a las nuevas modalidades de negociación de ARM, con un enfoque regional multilateral, para reducir o eliminar la necesidad de negociaciones bilaterales y costos administrativos asociados.

La propuesta de instituir un ARM Regional surgió en el "Seminario Internacional Programas OEA en el Cono Sur", en el que participaron representantes de ocho administraciones aduaneras de la región. Posteriormente, en Bruselas, Bélgica, ante el interés generado por los ARMs multilaterales, los directores de trece administraciones aduaneras regionales (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay), firmaron una carta de intención, en la que expresaron su voluntad de formar parte de este proyecto de reconocimiento mutuo entre las aduanas de la región.

Más adelante, en San Pablo, Brasil, se realizaron jornadas vinculadas a los programas OEA de los países de América, que profundizaron en su necesidad de integración para el fortalecimiento de la seguridad de la cadena de suministro internacional de bienes, la promoción de la competitividad de los operadores de la región y la facilitación del comercio intrarregional.

Casi al mismo tiempo se realizó la primera reunión de trabajo para el Proyecto ARM Regional de OEA, en la cual los directores de nueve Aduanas de la región (Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay) firmaron "La Declaración de San Pablo", una reafirmación del compromiso para alcanzar un ARM de sus Programas OEA.

Visiones

En dichas jornadas, los participantes conocieron los avances de los programas OEA en los países de la región, desde la perspectiva del sector público y privado. Asimismo, intercambiaron distintas visiones sobre la importancia del reconocimiento mutuo de los OEA para la integración y facilitación comercial, así como los desafíos, oportunidades y pasos necesarios para transitar el camino hacia un OEA Regional de las Américas.

Como resultado de los trabajos, en la "Declaración de San Pablo", los directores generales reafirmaron su compromiso y voluntad para alcanzar un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de sus Programas OEA.

Asimismo, reafirmaron su voluntad de promover iniciativas tendientes facilitar el comercio y la seguridad de los Estados y ciudadanos, a través de la colaboración entre sus servicios aduaneros.

Plan de acción

A partir de entonces, fue diseñado el "Plan de Acción - Proyecto ARM Regional de Operadores Económicos Autorizados", así como el presupuesto estimado de los costos previstos para el desarrollo de las negociaciones y las validaciones conjuntas requeridas para alcanzar el ARM Regional.

El Reconocimiento Mutuo Regional contempla cinco etapas:

- Estudio de los programas OEA (para permitir un análisis de compatibilidad, los participantes procurarán compartir la información relacionada con sus respectivos programas).

- Visitas conjuntas de validación (los participantes realizarán evaluaciones integrales y rigurosas a sus operadores durante el proceso de validación de los Programas OEA).

- Desarrollo de procedimientos para la implementación del reconocimiento mutuo (durante las primeras tres etapas, los participantes deberán acordar en conjunto los procedimientos y criterios mínimos necesarios para la implementación del acuerdo, lo que incluirá aspectos relacionados con el intercambio de información para la aplicación de los beneficios).

- Definición de beneficios (los participantes determinarán conjuntamente el nivel de facilitación comercial que se espera sea provisto por sus programas a los operadores de los otros participantes bajo el marco del Arreglo de Reconocimiento Mutuo (ARM).

- Consideración de los resultados (una vez que las primeras cuatro etapas hayan concluido y tomando en consideración los resultados, los participantes redactarán un texto detallado de un Arreglo de Reconocimiento Mutuo (ARM), de acuerdo a un calendario de fechas acordado por escrito).

Nuevas disposiciones de control de exportaciones por el Puerto de Montevideo

Entraron en vigencia las nuevas "disposiciones de control de exportaciones por el Puerto de Montevideo". Estas prevén que "las operaciones de exportación que tengan prevista la salida del territorio aduanero por la vía marítima desde el Puerto de Montevideo e ingresen a esta zona primaria en contenedor o como carga suelta, con exclusión de las que involucren cargas embarcadas a granel o animales vivos del capítulo 01 de la Nomenclatura Común del MERCOSUR, deberán ajustarse al procedimiento DUA Digital - Exportación, puesto en vigencia por la Orden del Día 9612012 del 13 de diciembre de 2012, con las disposiciones modificativas que se prevén en la resolución general (RG 90/2019)".

Dentro de estas disposiciones las Gerencias de las Áreas de Gestión Operativa Aduanera y Control y Gestión de Riesgo "conformarán el Equipo especial de control de operaciones de exportación. Dicho equipo será el que determine las acciones de control y dispondrá la coordinación de las actividades correspondientes en cualquier momento o etapa del despacho, debiendo todas las personas vinculadas a las actividades aduaneras intervinientes cumplir con las instrucciones que esta unidad emita".

El equipo de control podrá "disponer:

- Revisiones totales o selectivas de contenedores y lo carga suelta, en las que privilegiará la utilización del escáner como mecanismo de control equivalente a la revisión física de las mercaderías.

- Cuando sea imprescindible acceder directamente a las mercaderías, que la verificación física se realice en áreas del depósito o terminal designada en el DUA, o en otras instalaciones que se coordinen con el exportador y el despachante de aduana, que a su juicio cuenten con las condiciones de seguridad, espacio y servicios necesarios.

- Acciones manuales que inmovilicen contenedores o carga suelta.

- Acciones automatizadas a través del sistema LUCIA que inmovilicen contenedores o carga suelta en caso de detección de indicios de eventuales irregularidades; autorizaciones de retorno de contenedor a planta del exportador cuando por razones de transporte, el mismo no pueda ser embarcado; Toda otra intervención que entienda pertinente a los efectos del control encomendado".

También se establece en estas nuevas disposiciones que "el despachante de aduana interviniente deberá numerar el DUA de exportación según el procedimiento vigente, consignando el código del depósito aduanero o terminal intra-portuario, que recibirá inicialmente los contenedores o la carga suelta. Será de carácter obligatorio la consignación del código "S" en "Indicador de contenedores" si en la operación se utilizan contenedores o "N" en caso contrario".

El exportador, "completado el relleno final de cada contenedor del DUA de exportación, deberá proceder a su cierre y la instalación de un precinto de seguridad, pudiendo ser este diferente de aquellos con los que el contenedor egresará del territorio aduanero, cuando estos dispositivos sean sustituidos en el proceso de despacho por la intervención preceptiva de otros organismos de control dentro de la zona primaria".

Todos los precintos que sean utilizados deberán cumplir con la norma PAS ISO I7712 y ser de alta seguridad (ser clase H). A continuación deberá comunicar al despachante de aduana los detalles de la expedición, estando impedido de presentar el contenedor o la carga suelta en el acceso a la zona primaria hasta tanto reciba la instrucción del despachante de aduana de que el envío está autorizado.

Más adelante también se señala que "el despachante de aduana, exportador, transportista, depositario y cualquier otra persona vinculada interviniente que estuviera frente a una incidencia que pudiera impedir el cumplimiento de estas disposiciones, o que advierta cualquier situación anómala, irregular o extraña respecto de la operación en proceso de la que participe, deberá poner la situación en conocimiento del equipo de control en forma inmediata. Los gastos que se originen como resultado de las acciones de control no serán de cargo de la DNA".

"El incumplimiento de la presente o de su normativa legal y/o reglamentaria fundante, podrá dar lugar a la aplicación de sanciones administrativas, tributarias, infraccionales aduaneras y/o penales correspondientes".

El texto completo de la Resolución General (RG 90/2019) se puede encontrar en la página web institucional.

Disposiciones generales

- *El Despachante de aduana, Exportador, Transportista, Depositario y cualquier otra persona vinculada interviniente que estuviera frente a una incidencia que pudiera impedir el cumplimiento de estas disposiciones, o que advierta cualquier situación anómala, irregular o extraña respecto de la operación en proceso de la que participe, deberá poner la situación en conocimiento del Equipo de control en forma inmediata.*

- *Los gastos que se originen como resultado de las acciones de control no serán de cargo de la DNA. El incumplimiento de la presente o de su normativa legal y/o reglamentaria fundante, podrá dar lugar a la aplicación de sanciones administrativas, tributarias, infraccionales aduaneras y/o penales correspondientes.*

Gerardo Ramis

Presidente de la Asociación de Despachamtes de Aduana del Uruguay

La dinámica del COMEX

Resulta muy difícil -luego de un proceso prolongado de modernización que ha llevado casi diez años-, realizar un balance de todo lo que ha cambiado en la Aduana uruguaya y con ello la dinámica del comercio exterior del país. Al inicio de este proceso existía una Aduana estrictamente fiscalista, con muy pocos elementos pensados para la facilitación del comercio, y además, con una normativa poco actualizada y en parte dispersa que complicaba muchas veces las operaciones de comercio exterior.

Todo esto se acompañaba de una ausencia de políticas de manejo y capacitación del personal para que estuviera a la altura de las necesidades y una infraestructura edilicia deficiente y con falta del equipamiento necesario para llevar adelante las tareas de control imprescindibles. Esto llevaba a que los controles se realizaran de manera poco coordinada y también menos eficiente.

El proceso comienza a desarrollarse en el año 2007, pero los principales proyectos e iniciativas se comenzaron a concretar a partir del 2010 con la implementación de un nuevo Documento Único Aduanero Digital (DUA) con lo que se mejoró el procedimiento -reduciendo sensiblemente el tiempo de tramitación de las operaciones. También surge en ese momento la primera versión de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) -que posteriormente pasaría a la órbita de Uruguay XXI-, constituyéndose con el paso del tiempo en una herramienta que ha facilitado notablemente la tramitación de las distintas operaciones aduaneras.

A impulso de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) -y ante la necesidad de asegurar la cadena logística del comercio internacional-, se creó el Programa Operador Económico Calificado (OEC), lográndose en Uruguay que empresas de distintas actividades se certificaran como tales, y la vez se suscribieran Acuerdos de Reconocimiento Mutuo firmados ya con Brasil, Perú, Corea y Bolivia, y Planes de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo firmados con Argentina y Estados Unidos.

Pero quiero destacar especialmente, la importancia que tuvo la redacción de un nuevo Código Aduanero (CAROU) que incorporó disposiciones que armonizan la normativa en materia de Zonas Primarias aduaneras con los regímenes denominados de Puerto y Aeropuerto Libre; define Garantías, requisitos y obligaciones de Personas vinculadas a la actividad aduanera; incorpora las Zonas Francas al territorio aduanero; habilita las Consultas previas y la Auto revisión. A cuatro años de haberse dictado este nuevo Código, aprobado por casi la unanimidad de parlamentarios, puedo decir que ha resultado por demás positiva su aplicación, regulan-

(Continúa)

Gerardo Ramis

do operativas que el comercio internacional venía exigiendo, aportando transparencia a los procesos, y alineando la terminología jurídica de nuestro código con la de otros de la región.

Sin duda que un hecho que también generó una importante sinergia entre la Aduana y nuestra Asociación -y su Escuela de Formación Profesional en Comercio Exterior y Aduanas -fue que el año 2015 la Dirección Nacional de Aduanas fue designada por la OMA como la Oficina Regional de Fortalecimiento de Capacidades para las Américas y el Caribe.

En ese marco, en el año 2016, se concretó la firma de un Acuerdo entre nuestra escuela y la Oficina de Regional de Fortalecimiento de Capacidades (ORFC). Dicho Acuerdo ha beneficiado durante estos años a ambas Instituciones dictándose cursos conjuntos tanto al sector público como privado.

En este sentido es importante destacar la conducción de todo este proceso a cargo del Director, Cr. Enrique Canon, cuyo mérito es innecesario que lo destaque yo, cuando objetivamente 182 países lo han elegido como Presidente del Consejo de la Organización Mundial de Aduanas.

Es una satisfacción que va más allá de mi función como auxiliar de la función aduanera de la que podemos sentirnos orgullosos. Es por ello que un uruguayo de la categoría del Cr. Enrique Iglesias señala como instituciones de primer nivel en el plano mundial a la Dirección Nacional de Aduana y al Banco Central del Uruguay.

En conclusión, solo puedo opinar positivamente sobre este proceso, que ha llevado muchos años de trabajo y compromiso de todos, y que hoy muestra sus frutos; donde la Aduana uruguaya pasó de ser -como dije al principio -, un órgano fiscalizador que no apuntaba a estimular el comercio exterior del país-, a ser un importante promotor del mismo.

Ha sido mucho lo que hemos avanzado hasta hoy, y seguramente seguiremos avanzando en el futuro. Juntos, sector aduanero público y privado fortaleciendo el objetivo permanente de contribuir con eficiencia aduanera a un comercio exterior seguro, ágil y competitivo.

El 12 de Febrero del año 1935 en el local situado en Zabala 1567 y convocada por la Mesa Provisoria se reunió la Asamblea General con la presencia de los Sres. Luis Labadie, Alvaro Milburn, Leopoldo Vatteone, Cándido López, Julio C. Dall´Orto, Mario Fontana, Leineekar y Longobardo, Gilberto Corradi y Cía., Rafael Alonso Freire, AlbertoMangino, Costa y Cía, F. Roses y Cía., quienes resolvieron: Declarar formalmente constituída la "ASOCIACION DE DESPACHANTES DE ADUANA DEL URUGUAY"; y "Aprobar el proyecto de estatutos presentado por la Mesa.

DESDE ZONAMERICA CELEBRAMOS JUNTO CON LA DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS POR EL TRABAJO REALIZADO ENTRE AMBAS INSTITUCIONES EN BUSCA DE LA INNOVACIÓN Y LA MEJORA CONSTANTE.

zonamerica.com

ZONAMERICA
PLATAFORMAS EN EL MUNDO

Nuevo Decreto de Reestructura Organizativa

El pasado 28 de octubre de 2019 se aprobó el proyecto de reformulación de la estructura organizativa de la Dirección Nacional de Aduanas, a través del Decreto N° 315/019. En el cuerpo del decreto se establece que "la propuesta de reestructura organizativa con las modificaciones técnicas y jurídicas sugeridas por la Oficina Nacional del Servicio Civil e incorporadas, a través de una acabada metodología de trabajo, fue llevada a cabo por un nutrido equipo de trabajo multidisciplinario".

Además, destaca que "acompasa las necesidades y mejores prácticas del comercio exterior y se ajusta a los nuevos institutos consagrados en el Código Aduanero Uruguayo, aprobado por la Ley N° 19.276, de 19 de setiembre de 2014, logrando el equilibrio entre facilitación y control, propendiendo a la inserción internacional de nuestro país, así como al necesario dinamismo del comercio exterior".

Asimismo, el texto indica que "la propuesta de reestructura remitida se ajusta a la normativa vigente en la materia, con las particularidades y especificidades necesarias para la Dirección Nacional de Aduanas". En otro de sus considerandos, señala que "la propuesta remitida, a los efectos de la continuidad del servicio aduanero en función de las necesidades del comercio exterior de la República, prevé la asignación de funciones transitorias, revocables y por un plazo determinado, basada en disposiciones legales que se reglamentan, hasta tanto se defina la estructura de puestos de trabajo que continuará trabajándose para su

aprobación a través de las normas pertinentes en cumplimiento del artículo 229 de la Constitución".

Características

La reestructura organizativa de la Dirección Nacional de Aduanas, descentralizada y horizontal, constituye un factor esencial e imprescindible en el proceso de mejora continua de gestión, desarrollo, modernización y profesionalización del organismo.

Para su puesta en marcha, se tuvo en cuenta una visión estratégica institucional en la que los lineamientos programáticos se reflejaran en vías de acción, en línea con la instrumentación de un modelo de gestión que permitiera articular las diferentes capacidades institucionales.

De esa forma, se apuntó a fortalecer la organización con una visión sistémica y transversal, a partir de una eficaz y eficiente gestión, que constituya un aporte hacia el desarrollo económico y sostenible del país.

Para ello, del principal cometido de la reestructura organizativa ha sido la mejora continua en la eficacia y eficiencia de gestión de cada una de sus áreas programáticas, además de fortalecer la gestión administrativa y contribuir al desarrollo profesional de la plantilla de funcionarios.

Al definir la reestructura organizativa, se consideró la capacidad de articulación entre distintos actores, así como la responsabilidad, jerarquía y complejidad de las actividades a desarrollar en el organismo, además de la vinculación de estas con los procesos sustantivos y de apoyo.

Para cumplir este tramo de la reestructura fue menester identificar los procesos que cada unidad organizativa debía realizar, tras lo cual se establecieron relaciones jerárquicas, definición de los objetivos y actividades de todas ellas.

Las ventajas asociadas a la reestructura organizativa de la DNA implican que podrán contar con los supervisores más cerca de los lugares en que se toman decisiones; ser más eficientes en la distribución del trabajo, organizado a través de equipos más especializados; integrar la gestión por procesos transversales a toda la organización; y facilitar el trabajo enfocado en la gestión de proyectos estratégicos y operativos.

Al estar alineada al Plan Estratégico institucional, la reestructura organizativa facilita los procesos de planificación estratégica -como herramienta de gestión indispensable para la DNA- genera nuevas opciones de crecimiento profesional para los funcionarios aduaneros.

Análisis técnico

Para disponer con una estructura organizativa que estuviera acorde a un funcionamiento de excelencia, se realizó en primera instancia un análisis técnico de la estructura anterior y del proyecto presentado.

Ese proceso abarcó la identificación de todas las áreas de competencia vinculadas a los cometidos de la organización, así como el análisis de las áreas de competencia identificadas y determinación de las unidades organizativas asociadas a ellas.

Además, se realizó un análisis de las relaciones jerárquicas de las unidades organizativas definidas, se diseñó el pre proyecto de estructura organizativa y se definieron los objetivos de cada una de las unidades organizativas determinadas en la estructura orgánica diseñada.

Al mismo tiempo, fue preciso describir las actividades de cada una de las unidades organizativas asociadas a los objetivos definidos, además del análisis de la complejidad, responsabilidad y jerarquía de las actividades de cada una de las unidades organizativas, a fin de evaluar el nivel jerárquico en la estructura.

Por último, se establecieron los niveles jerárquicos que debería tener la nueva estructura organizativa y se diseñó el proyecto de estructura organizativa.

Niveles

La reestructura organizativa contempla aspectos funcionales, al considerar la agrupación de funciones, así como la especialización, a partir del tipo de actividad realizada.

Asimismo, se realizó un análisis de la participación de cada unidad en la obtención de los objetivos propuestos.

La determinación de los niveles jerárquicos de cada una de las unidades organizativas se asocia a la intervención que los objetivos tengan respecto a los

cometidos, y por lo tanto con los objetivos sustantivos o de apoyo que deba cumplir la organización.

Por esa razón, los procesos seguidos por una determinada unidad organizativa siempre deben estar asociados y alineados. De esa forma, es posible facilitar su gestión y no dificultar la dirección, planificación, coordinación y organización de los objetivos propuestos.

Prioridades

La propuesta de reestructura funcional fue puesta a consideración del Ministerio de Economía con la pretensión de que un organismo con alrededor de 850 funcionarios pudiese contar con un amplio nivel de apertura horizontal, sobre todo en las áreas de Operativa Aduanera y de Administración General, que concentran más del 80% del total de la plantilla.

La definición de la reestructura se basó en los cometidos de cada unidad y su vinculación con las prioridades estratégicas, tomando en cuenta los criterios dispuestos en el Estatuto del Funcionario Público: grado de dificultad de la tarea; responsabilidad exigida; aptitudes evaluadas a través el conocimiento y la pericia; y grado de influencia en lo funcional o en lo técnico.

En su momento, la propuesta de reestructura fue diseñada con la participación de los funcionarios de la DNA, que abarcó un extenso proceso de negociación colectiva preceptiva con la Asociación de Funcionarios de Aduanas (AFA) ante la Dirección Nacional del Trabajo (Dinatra).

Una vez que la propuesta de reestructura organizativa fue analizada por la Oficina Nacional de Servicio Civil, esta impulsó una metodología de trabajo iniciada con un curso-taller de capacitación en principios y lineamientos técnicos enmarcados en el decreto 94/013 de 18 de marzo de 2013, y diversas reuniones de trabajo con equipos de funcionarios especialmente designados, de manera de ajustar el proyecto a los lineamientos técnicos establecidos.

Cr. Diego Licio

Presidente de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay

Impacto de las Zonas Francas en Uruguay

Con los datos disponibles en los recientes informes publicados por el Ministerio de Economía y Finanzas sobre el Censo de Zonas Francas, junto con datos procesados de la Encuesta Continua de Hogares publicada por el Instituto Nacional de Estadística, es posible presentar una primera aproximación del impacto positivo que tienen las Zonas Francas en el Uruguay.

Si se analizan los principales rubros de exportación del país se observa que desde Zonas Francas salen productos -tanto bienes como servicios- con mayor nivel de elaboración. En base a datos de Uruguay XXI se pueden ver ejemplos concretos.

El 100% de la celulosa se exporta desde Zonas Francas, lo que representa el 18% de las exportaciones totales de bienes. Lo mismo sucede con el concentrado de bebidas que también en su totalidad se exporta desde Zonas Francas y representa el 5% del total de las exportaciones de bienes. Por otra parte, el 43% de los productos farmacéuticos se exportan desde Zonas Francas, lo que representa el 3% del total de las exportaciones de bienes del Uruguay.

Si se excluye naturalmente el turismo, la mayor parte de los servicios que el país exporta lo hace desde Zonas Francas. La casi totalidad de los servicios administrativos y de apoyo; dos terceras partes de los servicios financieros y de seguros; un tercio de los servicios profesionales, científicos y técnicos; un tercio de los servicios de información y comunicaciones; y una quinta parte de los servicios de transporte y almacenamiento se exportan desde Zonas Francas.

Si se analiza el empleo también se observa el contraste entre las posiciones ocupadas en Zonas Francas y las ocupadas en el resto del país. El contraste no es solo en la dinámica de la cantidad del empleo sino de la calidad de los puestos de trabajo que se generan y su sustentabilidad en el tiempo.

Un primer punto a destacar es el contraste entre la evolución del empleo en Zonas Francas y en el resto del país. Entre 2015 y 2017 -último dato disponible para Zonas Francas- el número de personas empleadas en el país cayó 1% mientras que en Zonas Francas aumentó 6%.

(Continúa)

Cr. Diego Licio

Las posiciones laborales en Zonas Francas son ocupadas por personas más jóvenes que en el resto del país. El 33% de los empleados tiene menos de 30 años y el 54% entre 30 y 49 años, mientras que en el resto del país el 23% de los empleados tienen menos de 30 años y el 48% entre 30 y 49 años.

En Zonas Francas se ofrecen oportunidades laborales para personas con mayor grado de capacitación. Mientras que solo el 5% del total de los cargos en Zonas Francas son ocupadas por personas con primaria completa, en el resto del país el 65% del total del empleo es ocupado por personas que solo alcanzaron a finalizar educación primaria.

Por otro lado, mientras el 50% de los ocupados en Zonas Francas tienen formación terciaria completa, el 19% del total del empleo en el resto del país es ocupado por personas con título universitario.

Ante este diferencial educativo, es natural observar que las diferencias en remuneraciones sean marcadas.

La remuneración promedio en Zonas Francas es cerca del doble de la que recibe el resto de los empleados del país.

Si se analizan las perspectivas futuras de los puestos de trabajo que se generan en Zonas Francas ante el avance de la automatización también se observa el contraste.

Si se consideran sectores con posiciones laborales con bajo riesgo de automatización como las actividades profesionales o las de información y comunicación, la participación en el total del empleo en Zonas Francas es mucho mayor que en el total del empleo de país (13% versus 4% en las actividades profesionales y 11% versus 2% en el caso de las actividades de información y comunicación).

La reciente baja en la tasa de interés global vuelve a poner a América Latina en el mapa de los inversores internacionales.

En este marco las Zonas Francas son extremadamente relevantes para atraer inversiones a Uruguay, cuando el peso de la carga impositiva es percibida como una barrera relevante.

Ante esta realidad y con los números presentados en esta nota, parece natural concluir que el Uruguay necesita tener más y mejores Zonas Francas.

Se realizó con éxito Tercera Jornada de Derecho Aduanero

El jueves 14 de noviembre de 2019 se realizó la Tercera Jornada de Derecho Aduanero con la asistencia de 150 participantes que colmaron las instalaciones del Salón de Actos de la Cámara Nacional de Comercio y Servicio. El evento contó con la participación de expertos de Uruguay y Argentina.

En la apertura del evento hicieron uso de la palabra la Directora de la División Gestión Jurídica y Notarial, Dra. Roxanna Brizuela; el Director de la Asesoría de Política Comercial del Ministerio de Economía y Finanzas, Juan Labraga y el Director Nacional de Aduanas, Cr. Jaime Borgiani; en ese orden.

La Dra. Roxanna Brizuela comenzó agradeciendo "la presencia de todos ustedes, que la verdad nuestras expectativas fueron colmadas realmente de una manera impresionante. Las inscripciones desbordaron a los compañeros que estaban en eso". Agregó que "esta Jornada es evidentemente académica, por qué no, de capacitación mutua, tendremos opciones, comentarios, temas arriba de la mesa para reflexionar, temas que son relevantes para el Derecho Aduanero, para la actividad de la Aduana y de de los operadores de Comercio Exterior".

Por su parte, el Director de la Asesoría de Política Comercial del Ministerio de Economía y Finanzas, Juan Labraga, destacó que "hemos instaurado una lógica donde al día de hoy con los directores y los funcionarios de la Dirección de Aduana y el Ministerio trabajamos en equipo, en forma conjunta en todas las decisiones. Entonces

no nos sorprende –acotó- que a ese conjunto se sume cada vez más gente y que estén los privados, que esté la academia, todo el mundo para hacer mejores normas que nos permitan facilitar el Comercio Exterior y controlar todo lo que hay que controlar. Creo que todos tenemos para sumar y acá estamos para aprender y hacer un mejor proceso de Comercio Exterior".

Finalmente el Director Nacional de Aduanas, Cr. Jaime Borgiani, señaló "para la Aduana esta jornada es muy importante porque los temas que vamos a tratar, por lo menos en la academia, en el sector privado hay una visión completamente distinta. Entonces lo que la Aduana quiere es plantear los problemas, plantear los temas, analizar a fondo la normativa para buscar una solución. ¿Por qué? Porque hoy tenemos problemas de interpretación de las mismas normas, tantas discrepancias tenemos que hay jornadas de Derecho Aduanero organizadas por la Facultad de Derecho y jornadas de Derecho Aduanero organizadas por la Aduana eso marca para mí una clara diferencia de interpretación.

Lo que nosotros planteamos es no dar solo la visión de nuestros técnicos sino que también con la categoría de los expositores analicemos sin problema y a fondo cuáles son las situaciones que se dan discrepancias en la interpretación de una misma norma.

Si hay que modificar las normas, como decía Juan, pongámonos de acuerdo en cuál debe ser la norma. Desde ya muchas gracias y espero que le aporte a todos una clara visión de los temas que vamos a exponer que sin duda va a ser así por la categoría de los expositores que tenemos", finalizó.

El evento comenzó con el primer panel denominado "Tributos al Comercio Exterior" integrado por la Dra. Addy Mazz profesora Grado 5 de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República quien expuso sobre "los Tributos al Comercio Exterior y las potestades de la Administración en materia de determinación de tributos", la Dra. Cecilia Alfaro Asesora Letrada de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) habló de "el Acto de Determinación y su regulación en el ordenamiento jurídico", el Dr. Héctor López Asesor Letrado de la Dirección General Impositiva (DGI) centró su presentación en "el Acto de Determinación y su aplicación en la Tributación Interna" y Dr. Stanislao Lamenza Asesor Letrado de la DNA quien dictó el tema de "la Determinación Tributaria en la DNA".

El segundo panel "Clasificación Arancelaria", compuesto por el Lic. Leonardo Pellegrino de la Dirección Nacional de Aduanas de la República Argentina cuya exposición versó sobre las "diferencias en materia de clasificación arancelaria", Lic. Sandra De León Técnica del Departamento de Acuerdos y Negociaciones de ALADI habló de "la Nomenclatura como herramienta para la facilitación del comercio" y la Cra. Fabiana Fernández de la División Técnica Aduanera de DNA cerró el panel exponiendo sobre las "Consultas de Clasificación Aduanera".

El último panel de la jornada llevó el nombre de "Procesos Penales y procesos infraccionales aduaneros" contó con la presencia de la Dra. Natalia Altez, Fiscal Adscripta en la Unidad de Litigación de la Fiscalía General de la Nación. El tema expuesto fue las "Potestades del Ministerio Fiscal en los procesos penales y actuación de la DNA como auxiliar del mismo", Dr. Ricardo Chiecchi, Fiscal Letrado en lo Penal, habló de "Potestades del Ministerio Fiscal en los procesos aduaneros" y Dr. Flavio Barreda, Departamento Contencioso Letrado de la DNA,quien cerró la jornada expositiva con el tema de las "Potestades de la DNA en los procesos aduaneros".

Leonardo Couto
Director de Facal & Cía.

Trabajo conjunto en el marco de la reforma

La Dirección de Aduanas y su "entorno", ¡decidió tomar el camino del movimiento!. Quedó atrás una triste página de nuestra historia, la del caso judicial que en la jerga conocemos como "Ciudad de la Costa"... Sin dudas eso marcó un cambio de paradigma en prácticas patológicas de una pasado que hoy nos parece "de otro siglo", pero que está ahí nomás a la vuelta de la esquina en nuestra historia reciente. Hay que recordarlo para impedir que existan situaciones que pudieran promover un retorno a un pasado que nadie anhela. O por lo menos, una gran mayoría, entre los que me incluyo.

Una vez culminado y laudado el expediente judicial, "la Aduana" (quiero referirme así, porque implícitamente estoy involucrando a la Dirección Nacional de Aduanas, pero también a todos quienes "rodeamos" y nos vinculamos con el instituto aduanero) nos pusimos a trabajar en una reforma profunda. Tomando para ello distintos caminos; un primer cambio a nivel institucional, luego un indispensable cambio cultural, y por último cambios en el marco legal y de procedimientos. La idea fue "ir al hueso" (o a lo más cerca que se pudiera llegar) con los cambios, y así se comenzó a diseñar la matriz de la reestructura.

Luego de una serie de contactos público-privados, se comenzó a diseñar la reestructura organizacional de la Dirección de Aduanas, en paralelo se comenzó a trabajar en un nuevo Código Aduanero, nucleando una amplia dispersión de normas y regulaciones, que generaban una forma muy dificultosa de funcionar. Coyunturalmente teníamos por delante el "desafío" de haber recibido (sin buscarla) una aprobación del Código Aduanero del Mercosur! Herramienta imperfecta y llena de espacios con oportunidades de mejoras.

El Poder Ejecutivo de la época reconoció estas oportunidades, y de la mano de apoyos en programas de financiamiento de organismos internacionales, se coordinó desde el Ministerio de Economía y se mandató a la Dirección de Aduanas a liderar el proceso de diseño y redacción de lo que hoy conocemos como el CAROU (Código Aduanero de la Rep. O. del Uruguay). Concentrando en un cuadro normativo único, gran parte de la normativa Aduanera "aggiornando" la misma a las mejores prácticas internacionales de comercio exterior, y atendiendo los reclamos de grupos internos que (visualizando ciertas amenazas) clamaban por la defensa de herramientas como las Zonas Francas o el Régimen de Puerto Libre: ¡MISIÓN CUMPLIDA!

(Continúa)

El parlamento votó por unanimidad (salvo algún artículo puntual) "casi" todo el Código. Síntoma de unidad política que reflejó el excelente trabajo previo que lideró el Cr. Enrique Canon, permitiendo a todos quienes tuvieron oportunidad, la posibilidad de opinar y dejar conocer sus necesidades que se vieron reflejadas de una manera u otra en la norma.

La "reestructura". Desde lo institucional se encaró una reforma general, basada en una reorganización total de su organigrama, generando diferentes Gerencias y promoviendo la profesionalización de cuadros internos del instituto, que han asumido un rol determinante para que el cambio pudiera plasmarse. Modificación en los modelos de incentivos, basados en evaluaciones y midiendo resultados, modelos similares a los que se utilizan en el mundo privado de las empresas.

En adición existió un empoderamiento de los cambios, porque eran necesarios y existía un entorno listo para promoverlo con funcionarios capacitados y con años de experiencia, que se sentían "impotentes" ante realidades incontrolables y con jerarcas que en años anteriores habían pasado por la Dirección de Aduanas "sin penas ni glorias" con anteojeras y orejeras que les impedían ver y escuchar las sugerencias de cambios necesarios.

A medida que "la reforma" fue tomando cuerpo, los apoyos externos a la Aduana también comenzaron a llegar. Así las diferentes organizaciones empresariales y gremiales vinculadas al comercio exterior, se fueron sumando al nuevo paradigma que era impensable en el pasado. Viendo que había respaldo y voluntad política de cambio, un entorno cultural diferente y funcionarios que día a día se sumaban a la reestructura, todos nos empezamos a entusiasmar. Se logró reunir un apoyo extendido en el ámbito del comercio exterior: despachantes, transportistas, agentes marítimos y aéreos, importadores y exportadores, operadores logísticos, zonas francas, abogados especializados en la materia aduanera, en fin....todo el cuadro.

Requirió de espacios de discusión abiertos y de una gran capacidad de generar vínculos de confianza, para saber si ¿esta vez?, la cosa venía en serio. Y sí, se pudo ver que el cambio no solo era imprescindible, sino que era también visto como necesario para mejorar el proceso de comercio exterior de un país que tiene conectadas sus principales arterias de supervivencia a la importación, exportación y tránsito!

Luego se fueron sumando actores que fortalecieron el cambio, y poco a poco se fue logrando consolidar lo que era necesario para promover la internalización del país. Así se comenzó a confiar en los datos estadísticos que producía la Aduana, los cuadros gerenciales fueron asegurando sus funciones contando con un alineamiento interno que respondía a la nueva normativa y una enorme cantidad de procedimientos que comenzaron a "brotar" adaptando la operativa a la nueva realidad jurídica, cultural y organizacional.

Todos tuvimos que cambiar. A nivel privado hubo que trabajar mucho más en sistemas operativos, procesos internos más claros y previsibles, y trabajar en ámbitos de mayor certeza jurídica que fomentan mejores climas de negocios.

Ya más cercano en el tiempo, y habiendo transcurrido varios años en este proceso de adecuación general de este cambio enorme que vimos, se comenzó a poder pensar en una adecuación a formular herramientas de trabajo profesional, basados en la selección de operadores con cierto grado de diferenciación en base a un compromiso de compartir con la Aduana toda su información, para lograr mejorar los controles basándolos en CALIDAD en vez de CANTIDAD. Acá aparece el capítulo de Operador Económico Autorizado (en el Uruguay "Calificado" – OEC). Otra vez, la Aduana poniendo sobre la mesa un cambio de paradigma! ¿Si tú me compartís toda tu información?....yo confío en ti!

Así se llega hoy a niveles de satisfacción en el manejo de las operaciones de comercio exterior, que muchos operadores de la región quisieran tener. Sin dudas que queda un largo camino por recorrer, y hay aún "un mar de mejoras" por navegar. Pero por un momento, vale la pena hacer un alto en el camino, dar vuelta la cabeza y ver la huella del recorrido. Fue sinuosa y con muchas dificultades. Han quedado por el camino, actores principales que por coyunturas puntuales han tenido que dar un paso al costado. Pero se ha marcado un rumbo del cual ya NO hay retorno.

Todo lo que resta por venir, será sin dudas para mejorar la calidad de las declaraciones aduaneras e informaciones estadísticas, promover mejores prácticas entre los actores, funcionamiento más armónico de la normativa, y terminar de consolidar un modelo de país que nos destaque y nos permita alcanzar una mejora en la calidad de vida de sus ciudadanos. Porque ese tiene que ser el fin.

Departamento de Administración de Convenios Internacionales (DACI)

Plataforma de Certificación Electrónica (PCE)

Análisis de calificación de origen y su correspondiente calificación, para productos exportados al amparo de Acuerdos Comerciales y otros destinos de exportación.

Gestión integral de Declaraciones Juradas de Origen y de Certificados de Origen en sus **versiones digitales.** **www.pceciu.com.uy**

Departamento de Apoyo a las Negociaciones Internacionales (DANINT)

Vinculación con el Sector Oficial en materia de instrumentos de Política Comercial en **defensa** y **promoción** de los intereses y necesidades del sector industrial y exportador. **Asesoramiento** en materia de Acuerdos Comerciales, regimenes especiales de importación, aranceles y otros instrumentos de comercio exterior.

Centro Internacional de Negocios (CIN)

Promoción, orientación y facilitación de la inserción internacional de empresas uruguayas.

Constancias de Existencia de Fabricación Nacional (CEFN)

Gestión digital de CEFN a través de **VUCE**, para la **exoneración de impuestos que gravan una importación** (inmunidad impositiva, promoción de la inversión). **www.vuce.gub.uy**

Cámara de Industrias del Uruguay | Av. Italia 6101 | 2604 0464 | coex@ciu.com.uy | www.ciu.com.uy

Nueva unidad para controlar y garantizar seguridad en comercio electrónico

La nueva unidad de E-Commerce fue creada por la Dirección Nacional de Aduanas para atender las crecientes necesidades de control derivadas del crecimiento exponencial de esta nueva modalidad de comercio y como forma de garantizar la seguridad de las transacciones.

En diciembre de 2017, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), durante la 78ª Sesión de su Comisión Política, confirmó que el 15% del comercio mundial se realiza en forma electrónica. De hecho, ese año ingresaron a Uruguay a través de esa modalidad US$ 40 millones discriminados en 460.000 envíos. Es que el apogeo de las herramientas digitales transformó los hábitos de consumo en el mundo, por lo que el siglo XXI muestra un aumento irrefrenable de las compras online. En ese nuevo orden, millones de consumidores realizan a diario sus compras mediante esta modalidad, que ofrece comodidad y rapidez.

Por consiguiente, distintas empresas en el mundo buscan desarrollar sus ventas a través de sus propias páginas web o plataformas creadas con esa finalidad, lo que otorga al usuario la facilidad de comprar desde su hogar, con lo cual al mismo tiempo es posible derribar las fronteras del mercado.

Este nuevo contexto implica un enorme desafío para las aduanas de todo el mundo por cuanto resulta imprescindible garantizar seguridad a un régimen de comercio en el que intervienen usuarios desconocidos.

Eso sucede porque cualquier ciudadano puede enviar una encomienda desde su casa sin tener que acudir a un local de courier u operador postal.

Pero, además, se trata de un flujo de bienes sensibles al tiempo (expresos), por lo cual los consumidores realizan una compra o se envía una encomienda y esperan recibirla dentro de las siguientes 24 o 48 horas.

En síntesis, los riesgos -ya sea sanitarios, fiscales o de seguridad- son mucho mayores, lo que implica nuevos retos para la tarea control.

Por esa razón, la Dirección Nacional de Aduanas resolvió constituir dos equipos de trabajo en dicha unidad: uno para revisar y rediseñar el proceso de control en el Correo y envíos por courier y otro para atender la comercialización de artículos extranjeros en webs locales.

Equipo para rediseño de Proceso y Mejoras en Control

Entre los objetivos inmediatos del equipo se encuentran las siguientes metas:

- Rediseño del Procedimiento de Intercambio de Información y Control en el Correo, para asegurar el control del 100% de la mercadería que ingresa del exterior y tiene como destino el mercado local.

- Mejora en los criterios de selectividad a partir de recomendaciones OMA, Unión Postal y experiencias de otras Aduanas.

-Mejora en los requisitos de información remitida por el Correo a la DNA.

- Incorporación de equipo de Tecnología no Intrusiva.

- Capacitación y concientización a funcionarios de la DNA y otros organismos sobre la importancia de mejorar los controles.

Equipo para atender venta de artículos extranjeros en webs locales

Entre sus principales objetivos están las siguientes metas:

- Redacción de un Protocolo de actuación para definir los pasos a seguir en el desarrollo de las Investigaciones.

- Solicitud de los accesos necesarios para el desarrollo de la actividad; Definición de las principales páginas o medios a controlar.

- Establecimiento de contactos necesarios con unidades internas y organismos externos para asegurar las mejores herramientas.

Bruno Guella

Gerente General de la Terminal de Cargas del Uruguay

Nuevos desafíos hacia 2020

Cerrando el tercer trimestre del año 2019, los datos de intercambio comercial de Uruguay con el mundo realizado vía aérea y su proyección hacia el cierre del año indican que será un año de caída en el nivel de actividad.

En efecto, según datos procesados por Transaction a partir del Sistema Lucía, la carga de importación arribada a Uruguay vía aérea muestra en el período enero - agosto una caída del 6%. Si atendemos al flujo de exportación las cifras de exportaciones aéreas muestran caídas superiores al 10% (medidas en valor), mientras que en kg el efecto se ve mitigado por los volúmenes de soja registrados puntualmente en el mes de Mayo de 2019.

Estas tendencias generalizadas -a la baja- refuerzan la importancia y la necesidad de seguir apostando a la captación de flujos regionales que permitan compensar dichos efectos. Allí se han concentrado los principales esfuerzos comerciales de la empresa, y los resultados hasta el momento son auspiciosos. Es creciente la cantidad de empresas que están en distintas etapas del proceso de toma de decisiones, analizando su instalación en el aeropuerto para realizar la distribución regional de sus productos.

Para acompasar dichas perspectivas la empresa TCU a través de su unidad de negocios MVD Free Airport ha profundizado su apuesta por el país, confirmando en el correr del año 2019 la mayor inversión realizada en el predio de cargas luego de la inauguración de la nueva terminal en el año 2008.

Entre los componentes principales se encuentran la creación de un nuevo sector de recepción y control de carga arribada desde pista que permitirá contar con nuevos sistemas de apoyo a la gestión aduanera, así como información complementaria para clientes.

El 100% de la carga arribada vía aérea será sometida a un túnel de fotos digitales y posterior escaneo mediante RX, dotando así de información oportuna y de calidad para la DNA, quien podrá sumar nuevos elementos a su análisis y gestión de riesgos.

También comenzarán las obras de expansión del Pharma Hub, que mediante un segundo módulo duplicará la superficie actualmente existente. Esto es condición necesaria para que nuevos clientes del rubro farmacéutico sigan eligiendo a Uruguay como su plataforma regional de preferencia.

(Continúa)

Bruno Guella

La situación política y económica en la región presenta múltiples desafíos e incertidumbres. Sin embargo, esto puede también constituir una oportunidad para Uruguay, en la medida en que logre posicionarse como alternativa para resolver aspectos puntuales o de diseño de la cadena de abastecimiento de las empresas en la región.

Debemos tener presente que Uruguay posee el único aeropuerto libre con capacidades multimodales de America Latina, y eso representa una oportunidad para forwarders, compañías aéreas y la comunidad logística en general de atraer nuevas operaciones regionales.

Es allí donde el país y sus múltiples actores (privados y también públicos) deben profundizar sus mecanismos de coordinación y articulación para generar condiciones favorables que permitan captar dichas oportunidades.

La Dirección Nacional de Aduanas ha sido un actor preponderante en éste sentido, oficiando como un socio estratégico fundamental para el sector privado, lo que resulta especialmente valorado por empresas globales que evalúan instalarse en el país.

Es muy importante que todos los restantes organismos intervinientes en los procesos de recepción y expedición de mercaderías puedan también acompasar los acontecimientos, ayudando a que el país capitalice las oportunidades y siga desarrollándose en la prestación de servicios logísticos de calidad.

El rol de INALOG en ese sentido será también fundamental para los tiempos que se avecinan.

Desde TCU y MVD Free Airport seguiremos apostando al desarrollo del país y su gente, coordinando y articulando con todos los grupos de interés que intervienen en nuestra actividad.

Debemos mantener y profundizar las ventajas competitivas que aún tenemos como país, y trabajar en forma creativa para proveer las nuevas soluciones que el mercado requiere. De eso depende el futuro del “Uruguay Logístico”.

Histórica incautación de cocaína en el Puerto de Montevideo

El pasado 20 de Noviembre de 2019, la Dirección Nacional de Aduanas junto con la Prefectura Nacional Naval incautaron más de 3 toneladas de cocaína en un contenedor con arroz de origen paraguayo que llegó al país en régimen de tránsito, con destino a Cotonou, Benin. Se estima que el valor de mercado de la carga incautada supera los 740 millones de dólares.

Como resultado del fortalecimiento de los controles de contenedores en actuaciones conjuntas y previo a la utilización del scanner, la Dirección Nacional de Aduanas y la Prefectura Nacional Naval (División Investigaciones DIVIN) procedieron a la apertura del contenedor, que llegó al Puerto de Montevideo en una barcaza para ser cargado en un buque con destino a Benin, haciendo escala en Tenerife, España.

El procedimiento tuvo como resultado la detección de 101 ladrillos, que a la prueba de campo dio positivo a clorhidrato de cocaína. Se trata de más de 3 toneladas de cocaína que se encontraban camufladas entre las 200 bolsas de arroz que estaban declaradas.

La sustancia incautada puede llegar a tener un valor en el mercado superior a los 740.000.000 de dólares. Es la mayor incautación de cocaína realizada en la historia del Puerto de Montevideo.

Es importante destacar que las nuevas disposiciones de control de exportaciones por el Puerto de Montevideo –que entraron en vigencia el pasado 18 de noviembre- prevén que "las operaciones de exportación que tengan prevista la salida del territorio aduanero por la vía marítima desde el Puerto de Montevideo e ingresen a esta zona primaria en contenedor o como carga suelta", estén supeditadas a nuevas formas de revisiones y determinan nuevas responsabilidades para Despachantes de Aduana y Exportadores, entre otros. Las mismas se enmarcan dentro de las nuevas estrategias de control de la DNA.

Aduanas incautó 931 kilos en más de 1000 ladrillos de marihuana en Rio Branco

En la pasada madrugada del 8 de octubre en la ciudad de Río Branco, se detuvo en un operativo de rutina, un ómnibus procedente desde Brasil que contenía 931 kilos de marihuana oculta en dobles fondos.

A las 03:00 de la madrugada, un ómnibus de transporte internacional procedente y matriculado en Paraguay con veinticinco pasajeros a bordo y tres tripulantes procedía a hacer los trámites aduaneros y migratorios correspondientes. En ese momento, una funcionaria de Aduanas que se encontraba en el paso de frontera detectó maniobras por parte de los pasajeros.

Al ser interrogados, surge que se trataba (según relato de los mismos) de un grupo de estudiantes de Agronomía que había sido "invitado" a conocer playas de Montevideo y conocer el Departamento de Salto. La funcionaria actuante al detectar irregularidades en la inspección solicita apoyo a la funcionaria de Migraciones y por defecto a la policía local a efectos de la inspección general del vehículo, hecho que ocurre y se constata el transporte de marihuana acondicionada en compartimientos de bodega y paredes laterales interiores y exteriores.

Puesto en conocimiento el Administrador de Aduanas de Río Branco, se hace presente en el lugar junto a la Fiscal Letrada Dra. Laura Menéndez, quien ordena que se continúe con el procedimiento aduanero de rigor, valoración de la mercadería, detención de las veintiocho personas que viajaban con elevación de lo actuado al Ministerio Público y Fiscal de Río Branco.

Los ladrillos de droga encontrados en el ómnibus ascienden a un total de 1056 unidades, que contienen 931,250 kg. La mercadería está valorada en US$ 1.397.250.

Lic. Fernando Crespo
Gerente General de LoJack

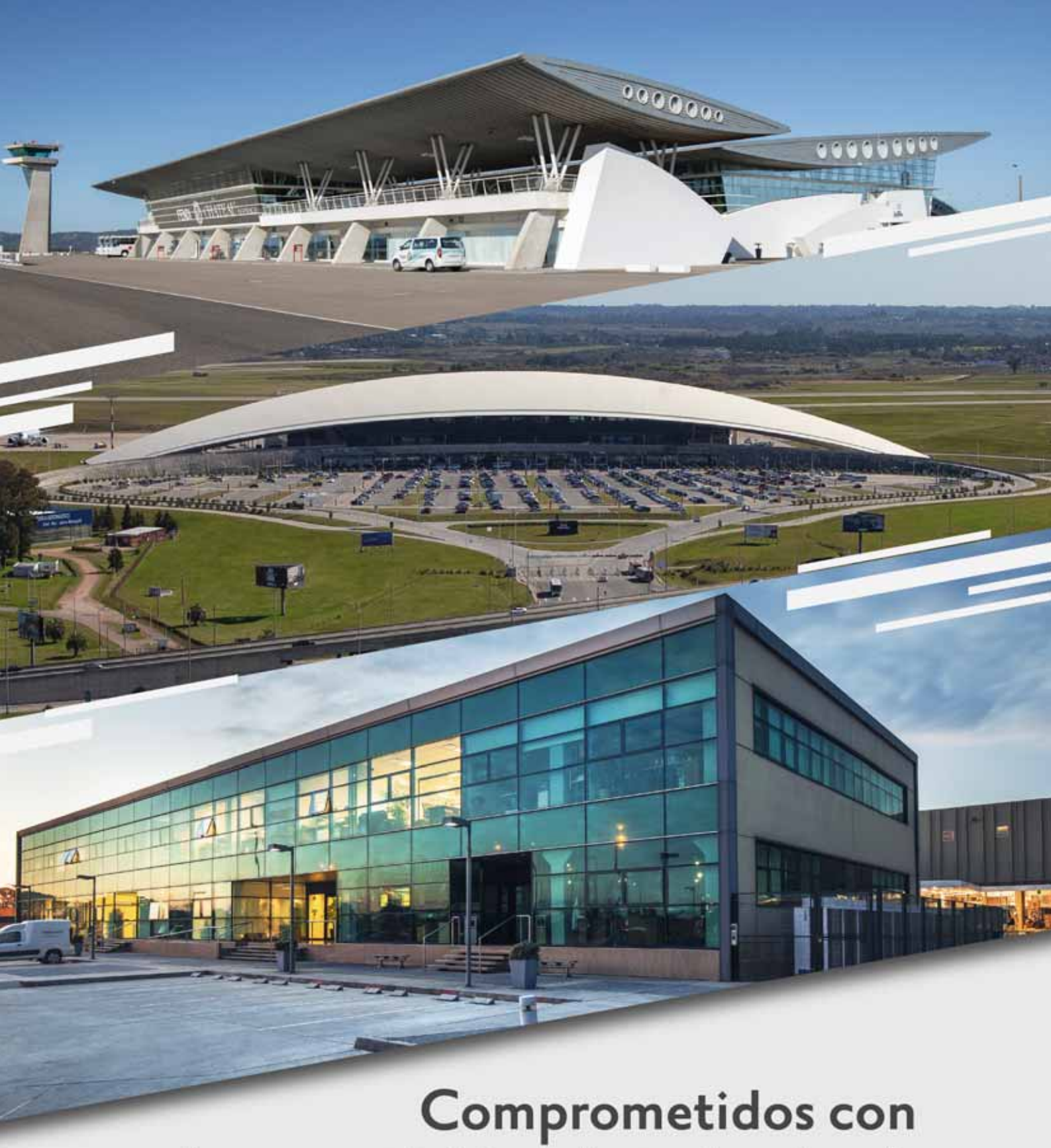
Mirada al futuro

El momento del comercio exterior de Uruguay y la región me invitan a aprovechar estas líneas para hacer un breve repaso de la actualidad, y resulta interesante establecer como se ha venido posicionando la DNA en todo este proceso de transformación que viene llevando adelante, desde nuestro lugar creo corresponde analizar el entorno regional y nuestra inserción internacional con el mayor rigor posible y valiéndose de datos (y tendencias) reales de fuentes especializadas. Tenemos hoy un grado de incertidumbre importante por el contexto global que condiciona el futuro de la economía, la apertura de negocios y la creación de empleo, básicamente por dos realidades del mundo desarrollado, la primera la " batalla comercial" entre EEUU y China (y su escalada arancelaria) y la segunda la economía europea y su desaceleración de crecimiento.

Resulta relevante ubicarnos en este escenario, estamos en un contexto de Revolución Tecnológica que ya no resulta extraño para nadie, y sumado a eso , hay y habrá fuertes cambios en el modelo energético. El dólar se revaloriza , se devalúan monedas en nuestra región, con lo cual se encarecen nuestros productos y perdemos competitividad, ante esto, hay que estar preparados; la DNA es un eslabón más que importante que deberá continuar el camino recorrido, siempre evolucionando en gestión adecuada a los nuevos tiempos, y diría que siendo parte de las " políticas de Estado" que muchas veces reclamamos a quienes tienen responsabilidades de gobierno.

Volviendo al breve análisis, el acuerdo entre UE/MERCOSUR asoma como una gran oportunidad, aun con la inestabilidad de nuestros principales vecinos, Uruguay debe posicionarse en ese nuevo terreno con mucho foco en lo esencial, más aun si hay nerviosismo en los mercados internacionales por temor a recesión.

En tiempos electorales, es bueno recordar que organismos como la DNA deben trascender a las ideologías, teniendo objetivos estratégicos claros para mostrar al mundo un comercio exterior ágil y controles efectivos tanto a nivel del tráfico de mercaderías como de personas; Uruguay no debe perder esa característica de estabilidad que lo ha definido en el exterior , más aun con las oportunidades que se darán en el futuro, que demandaran atención y profesionalismo; Se espera que en poco más de una década, las transversales de empleo calificado (tecnológicas) son las que crecerán en forma exponencial y tendrán mayor dinamismo. A su vez la automatización amenaza a las cadenas de base agropecuaria y con trabajadores menos calificados, el Comercio Internacional y todos sus actores son protagonistas claves en estos escenarios , por ende el desafío principal, tanto en organismos públicos como en empresas privadas, será segmentar bien los esfuerzos e invertir fuertemente en Educación e Innovación.



Comprometidos con la conectividad de todo el país

En el Aeropuerto de Carrasco, la Terminal de Cargas Uruguay y el Aeropuerto de Punta del Este estamos orgullosos de trabajar cada día para seguir conectando Uruguay al mundo.

Aeropuerto de Carrasco

TCU
Terminal de Cargas Uruguay

Aeropuerto de Punta del Este

CORPORACIÓN AMÉRICA AIRPORTS

Andrés Burghi
Director General de INDRA

Un socio tecnológico clave

Indra es una de las principales compañías globales de tecnología y consultoría y el socio tecnológico para las operaciones clave de los negocios de sus clientes en todo el mundo. Es un proveedor líder mundial de soluciones propias en segmentos específicos de los mercados de Transporte y Defensa, y una empresa líder en consultoría de transformación digital y Tecnologías de la Información en España y Latinoamérica a través de su filial Minsait.

Su modelo de negocio está basado en una oferta integral de productos propios, con un enfoque end-to-end, de alto valor y con un elevado componente de innovación. En el ejercicio 2018, Indra tuvo unos ingresos de 3.104 millones de euros, 43.000 empleados, presencia local en 46 países y operaciones comerciales en más de 140 países.

Las soluciones desarrolladas por Indra han permitido a algunos de los puertos más relevantes del mundo acometer una transformación digital que repercute directamente en su eficiencia operativa. Estas soluciones facilitan a las autoridades portuarias el cumplimiento de la legislación vigente, además de lograr reducir el impacto de la actividad en su entorno y aumentar el desempeño de la infraestructura logística existente, así como atender las necesidades sus usuarios.

En el cono Sur, el sistema de información logística desarrollado por Indra ha permitido a Puerto de Valparaíso, Chile, liderar la transformación digital portuaria en este país, además de lograr importantes mejoras de eficiencia y reducción de sus costos. Este sistema de gestión se ha convertido en un referente tecnológico del sector en Latinoamérica.

Más de 50 puertos de todo el mundo son gestionados con tecnología de Indra. La compañía, además, ha sido uno de los principales proveedores tecnológicos en la ampliación del Canal de Panamá. Indra ha implantado sus soluciones de Ventanilla Única o Port Community System en países como Chile, España, Chipre, Portugal, Marruecos, Angola o Cabo Verde. En Latinoamérica cuenta con más de 14.000 profesionales y 5 Centros de Producción de software (Delivery Centers) que actúan como avanzados laboratorios de I+D.

En América, Indra ha sido pionera en la modernización del puerto de Vitória, el primero de Latinoamérica en incorporar la tecnología de gestión de tráfico marítimo (VTMIS). La compañía también ha implantado esta

(Continúa)

Andrés Burghi

tecnología en Reino Unido, Polonia, Marruecos y Senegal. Además, países como España, Portugal, Letonia, Rumanía o Hong Kong controlan los movimientos de buques en sus aguas con sistemas de Indra.

Indra está presente en Uruguay desde hace más 25 años y dispone de una variada oferta integral de soluciones propias y servicios avanzados y de alto valor añadido en tecnología, que combina con una cultura única de fiabilidad, flexibilidad y adaptación a las necesidades de sus clientes.

En Uruguay, Indra ha participado en la automatización de controles aduaneros en el Acceso Maciel del puerto de Montevideo, con una reducción significativa en los tiempos de proceso de exportación/importación para el comercio exterior uruguayo.

Este sistema de gestión efectúa automáticamente todos los controles de ingreso y egreso de cargas al recinto portuario, mediante barreras inteligentes, identificación de vehículos a través de antenas RFID y de contenedores por medio de pórticos con cámaras OCR.

Los controles conjuntos entre la Administración Nacional de Puertos de Uruguay y la Dirección Nacional de Aduanas permiten que ambos organismos dispongan y compartan digitalmente el 100% de la información.

Otro de los proyectos de referencia en el país en el que Indra ha participado ha sido la obra del Muelle C del Puerto de Montevideo, que ha consistido en la construcción de una nueva Terminal marítima.

La oferta de Indra permite a organizaciones públicas y privadas, dentro del ámbito militar o civil, identificar amenazas antes de que se materialicen, impedir que ocurran y proteger infraestructuras para evitar daños.

Indra proporciona un completo portafolio de tecnología y soluciones para hacer frente a todo tipo de amenazas de seguridad.

Nuestro prestigio y experiencia nos impulsan como referente internacional en ingeniería y consultoría aplicada al transporte. Mova Consulting aporta soluciones innovadoras y eficaces.

Donación del Sistema LUCIA a Colombia

El Sistema Informático LUCIA, utilizado por la Dirección Nacional de Aduanas, fue donado en forma gratuita a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia, tras una disposición del Ministerio de Economía y Finanzas.

El sistema fue diseñado en 1999, pero a partir de entonces atravesó una nueva reingeniería -tanto a nivel tecnológico como de procesos-, lo que favoreció su actualización y consiguiente vigencia, que lo convierten en ejemplo y referencia a nivel regional región. Una de las principales ventajas comparativas de LUCIA es que fue desarrollado en módulos, lo que permite su adaptación o incorporación parcial a otros sistemas.

La donación a la aduana colombiana fue consecuencia de un arduo trabajo que incluyó visitas reciprocas de los funcionarios de ambas Instituciones, en las cuáles la DNA ofreció asesoramiento técnico e información acerca del sistema. Hace tres años, una delegación de la Dirección Nacional de Aduanas se trasladó a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional de Colombia para compartir información acerca del sistema informático LUCIA.

La delegación uruguaya fue integrada por el Director de la División de Procesos, Lic. Alvaro Palmigiani, y la Perito en Comercio Exterior, Fiorella Segredo, Directora del Departamento de Riesgo a Posteriori, a quiénes acompañó Gustavo Ulivi, en representación de la empresa Concepto. En ese marco, Colombia mostró interés en el sistema, por lo cual se planteó su transferencia.

indra

Impulsamos la transformación digital del sector portuario

+15
Países

+50
Puertos

+30
Clientes

Indra Mova Solutions

Soluciones *end-to-end* portuarias, logísticas y de comercio exterior

- Integración óptima de todos los actores portuarios
- Gestión eficiente, ágil y transparente de la operación
- Trazabilidad integral del transporte de mercancías
- Aplicación de nuevas tecnologías al servicio de la sostenibilidad

Álvaro Rodríguez García
Despachante de Aduana

Los años más productivos

Comencé mi trayectoria en la profesión como Despachante de Aduana allá por el año 1975 trabajando con mi padre Julio Alberto Rodriguez Gandara, empresa que él fundó en el año 1968 cuando le fue entregado por la Aduana el título de Despachante. Recuerdo el primer momento de importante en el Comercio Exterior que me tocó experimentar fue la promulgación de la Ley de IMADUNI, todo un cambio para nosotros Despachante y para el comercio Exportador e Importador.

El segundo gran cambio fue la implementación del ingreso informático de las declaraciones de importacion, para lo cual teníamos que ingresar al servidor de Aduana mediante un soft emulador e impactar directamente los datos de las declaraciones.Corría el año 1998 y comenzó una nueva era en el relacionamiento informático de los operadores (Despachantes incluidos) en la implementación del Sistema Lucia, y las declaraciones pasamos a resumirlas en "mensajería" la cual se procesaba en los servidores de Aduana. Esto es lo actualmente está funcionando, además del agregado de distintas nuevas funcionalidades que hacen del Sistema Lucia un gran soft al servicio de toda la comunidad del Comercio Exterior.

Han pasado grandes funcionarios de carrera, grandes Directores Nacionales, y una buena base de ellos se encuentra actualmente en los cargos gerenciales de nuestra Aduana. Pero es mi opinión que los mejores y más productivos años de nuestra querida Aduana han sido los últimos 15 años, los jalones más importantes fueron las promulgaciones del nuevo CAROU, la internalización del Acuerdo sobre Armonizado, y el desarrollo de la figura de OEC, a la cual hemos certificado ya unas cuantas empresas de distintas áreas comerciales y profesionales.

Al momento de escribir estas líneas el Cr. Enrique Canon ya no se encuentra en el cargo de Director Nacional, pero vaya a él mi reconocimiento a su labor en su cargo y por haber sido factor importantísimo en el cambio de cultura, pensamiento y dedicación que al Aduana le está brindando al Uruguay. Justo es reconocer también la impecable labor de los Gerentes de Área, y sus mandos medios, sin ellos imposible cumplir las metas y objetivos que se cumplieron. En representación de todos nombro a tres de ellos: Lic. Alvaro Palmigiani, Cr. Guzmán Mañez y el actual Director Nacional Cr. Jaime Borgiani.

Vayan mis felicitaciones por tanto años de éxitos.

El impacto de las Zonas Francas en el Uruguay

Con los datos disponibles en los recientes informes publicados por el Ministerio de Economía y Finanzas sobre el Censo de Zonas Francas, junto con datos procesados de la Encuesta Continua de Hogares publicada por el Instituto Nacional de Estadística, es posible presentar una primera aproximación del impacto positivo que tienen las Zonas Francas en el Uruguay.

Si se analizan los principales rubros de exportación del país se observa que desde Zonas Francas salen productos —tanto bienes como servicios— con mayor nivel de elaboración. En base a datos de Uruguay XXI se pueden ver ejemplos concretos.

El 100% de la celulosa se exporta desde Zonas Francas, lo que representa el 18% de las exportaciones totales de bienes. Lo mismo sucede con el concentrado de bebidas que también en su totalidad se exporta desde Zonas Francas y representa el 5% del total de las exportaciones de bienes. Por otra parte, el 43% de los productos farmacéuticos se exportan desde Zonas Francas, lo que representa el 3% del total de las exportaciones de bienes del Uruguay.

Si se excluye naturalmente el turismo, la mayor parte de los servicios que el país exporta lo hace desde Zonas Francas. La casi totalidad de los servicios administrativos y de apoyo; dos terceras partes de los servicios financieros y de seguros; un tercio de los servicios profesionales, científicos y técnicos; un tercio de los servicios de información y comunicaciones; y una quinta parte de los servicios de transporte y almacenamiento se exportan desde Zonas Francas.

Si se analiza el empleo también se observa el contraste entre las posiciones ocupadas en Zonas Francas y las ocupadas en el resto del país. El contraste no es solo en la dinámica de la cantidad del empleo sino de la calidad de los puestos de trabajo que se generan y su sustentabilidad en el tiempo.

Un primer punto a destacar es el contraste entre la evolución del empleo en Zonas Francas y en el resto del país. Entre 2015 y 2017 —último dato disponible para Zonas Francas— el número de personas empleadas en el país cayó 1% mientras que en Zonas Francas aumentó 6%.

Las posiciones laborales en Zonas Francas son ocupadas por personas más jóvenes que en el resto del país. El 33% de los empleados tiene menos de 30 años y el 54% entre 30 y 49 años, mientras que en el resto del país el 23% de los empleados tienen menos de 30 años y el 48% entre 30 y 49 años.

En Zonas Francas se ofrecen oportunidades laborales para personas con mayor grado de capacitación. Mientras que solo el 5% del total de los cargos en Zonas Francas son ocupadas por personas con primaria completa, en el resto del país el 65% del total del empleo es ocupado por personas que solo alcanzaron a finalizar educación primaria. Por otro lado, mientras el 50% de los ocupados en Zonas Francas tienen formación terciaria completa, el 19% del total del empleo en el resto del país es ocupado por personas con título universitario. Ante este diferencial educativo, es natural observar que las diferencias en remuneraciones sean marcadas. La remuneración promedio en Zonas Francas es cerca del doble de la que recibe el resto de los empleados del país.

Si se analizan las perspectivas futuras de los puestos de trabajo que se generan en Zonas Francas ante el avance de la automatización también se observa el contraste. Si se consideran sectores con posiciones laborales con bajo riesgo de automatización como las actividades profesionales o las de información y comunicación, la participación en el total del empleo en Zonas Francas es mucho mayor que en el total del empleo de país (13% versus 4% en las actividades profesionales y 11% versus 2% en el caso de las actividades de información y comunicación).

La reciente baja en la tasa de interés global vuelve a poner a América Latina en el mapa de los inversores internacionales. En este marco las Zonas Francas son extremadamente relevantes para atraer inversiones a Uruguay, cuando el peso de la carga impositiva es percibida como una barrera relevante. Ante esta realidad y con los números presentados en esta nota, parece natural concluir que el Uruguay necesita tener más y mejores Zonas Francas.

La Ventanilla Única y la concentración de documentos en un solo trámite

El proyecto de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) permitió concentrar en un solo punto de entrada -y mediante la aplicación de medios electrónicos- los permisos, certificados, licencias, documentos e informaciones exigidas por los organismos públicos para realizar los trámites de importación, exportación y tránsito de mercaderías.

VUCE fue desarrollado como un portal web en el cual los usuarios ingresan toda la información relativa a sus operaciones de comercio exterior, que se intercambiarán vía electrónica con los organismos que emiten certificados y con la Dirección Nacional de Aduanas.

De esa manera, la información será ingresada una sola vez en todo el proceso, lo que evita tiempos de espera innecesarios para los operadores y el trasiego de papel desde y hacia los organismos involucrados.

En los hechos, VUCE implica una transformación de largo plazo del comercio exterior, dirigida por la visión del usuario de las operaciones del comercio y basada en un enorme compromiso político con la competitividad.

Con más de 25.000 usuarios registrados, 24 agencias estatales conectadas y 120 trámites integrados, la VUCE logró convertirse en una herramienta fundamental en la facilitación de las operaciones de comercio exterior.

El impacto más notorio que produjo la implementación del proyecto fue la integración electrónica de las operaciones para la gestión, control y toma de decisiones; trazabilidad de todos los procesos, que permite una mayor transparencia en todo el proceso y respecto a todos los actores; herramientas para la búsqueda continua de la eficiencia en los procesos y reducción de costos en las transacciones; facilitación de las operaciones de comercio exterior para contribuir al posicionamiento de Uruguay como polo logístico regional.

Para la Aduana es imprescindible contar con certificados, licencias y autorizaciones electrónicas que permitan corroborar los datos y compararlos con la información contenida en la declaración de mercadería ante la Dirección Nacional de Aduanas.

De no coincidir esta información, la Dirección Nacional de Aduanas no dará curso a la operación de comercio exterior y rechazará el documento.

De esta forma, es posible un mejor aprovechamiento de los recursos humanos y se puede concentrar los controles manuales en otras tareas más bien operativas.

Se pueden medir tiempos de emisión mediante los sistemas de información y se generan mejoras a partir de la informatización de los datos.

El proyecto VUCE surgió en el marco del proceso de Modernización de la DNA, luego que la planificación estratégica de la institución identificara que había condiciones para impulsar un instrumento que mejorara el posicionamiento del organismo frente a las demandas de mayor de la competitividad del comercio exterior.

El proyecto, liderado por Aduanas y la Comisión Interministerial de Asuntos para el Comercio Exterior (CIACEX, se ubicó en la órbita del Instituto de Promoción de Inversiones y Exportaciones Uruguay XXI.

Como la gestión aduanera se encontraba resuelta con el sistema LUCIA, se decidió que el foco de VUCE estaría puesto en la provisión de recursos tecnológicos para que otros organismos pudieran emitir los documentos de forma electrónica.

Para la aplicación del proyecto fue necesario que el sistema fuese comprensible y sencillo en su uso y pudiese operar las 24 horas del día los 365 días del año.

Además se buscó que fuera adaptable por el usuario, de manera de tener a disposición un equipo de analistas funcionales que actualizan y modelan los procesos, sin necesidad de acudir a proveedores tecnológicos o desarrollos específicos.

Asimismo, se cumplió con estándares internacionales de modelos de datos para prever futuros proyectos de interoperabilidad.

También se realizó un análisis detallado de los procesos de negocio e identificó actividades y actores, así como los documentos requeridos para cada paso del trámite.

Al mismo tiempo se acordó que VUCE debía adaptarse a dos grandes realidades de los organismos: los que no cuentan con sistemas informáticos para su gestión y los que sí disponían de ellos.

En el caso de aquellas oficinas que carecían de recursos o capacidad necesaria para conectarse con la Ventanilla Única de Comercio Exterior se diseñó el portal de VUCE, que ofrece una interfaz con las funcionalidades para que reciban las solicitudes, las procesen y envíen.

Y en el caso de organismos que disponían de sistemas informáticos para se construyó un mecanismo de conexión con terceros sistemas para que pudieran integrarse a la VUCE y de este modo ofrecer al usuario un único punto de entrada.

Bajo el paraguas de la ALADI, se intercambian Certificados de Origen Digital (COD) con Argentina y Brasil por mail, en este caso del exportador en origen al importador en destino.

En Uruguay el COD es un archivo XML que se sube a la plataforma de VUCE donde se valida la pertinencia del formato, la integridad y que el firmante esté habilitado en el catálogo de firmas del organismo regional.

Una vez superadas estas tres validaciones pueden enviarse al sistema LUCIA de la Aduana para ser utilizado en una operación aduanera.

La firma del Tratado de Libre Comercio con Chile contempla la implementación y fortalecimiento de sus Ventanillas Únicas de Comercio Exterior, de manera de facilitar el comercio.

El tratado establece que se apuntará a lograr la interoperabilidad de las VUCE "a fin de intercambiar información que agilice el comercio bilateral".

El primer documento a ser intercambiado en este esquema fue el Certificado de Origen Digital, tras lo cual fueron integradas las agencias vinculadas a la emisión y recepción de estos documentos y se acordó un plan de acción, así como los principales lineamientos del intercambio electrónico.

A lo largo de este año se trabajó en la integración VUCE Uruguay con su par SICEX Chile, con el propósito de intercambiar documentos electrónicos.

Si bien empezó con los COD, quedó claro que zoo y fito sanitarios también pueden ser documentos intercambiables en el futuro en el mismo esquema.

Mientras tanto, Uruguay también pretende alcanzar la interoperabilidad de VUCE con México, para lo cual se redactaron los términos de referencia para las pruebas de homologación externa y e intercambiar una primera versión de documentos.

Tecnología que asegura un tránsito eficiente y confiable

El Precinto Electrónico es una herramienta que marcó un hito en las operaciones de comercio exterior, pues permite controlar de manera eficaz todas las mercaderías en tránsito en el territorio nacional durante todo el año, lo que a su vez evita cualquier tipo de maniobras o ilícitos con los envíos.

El uso de este instrumento quedó institucionalizado con la implementación del proyecto "Uruguay Tránsito Seguro", que forma parte de la estrategia de vigilancia aduanera tendiente a realizar menos y mejores controles, con una consigna clave: facilitar las operaciones de comercio exterior.

El Precinto Electrónico no solo permite un monitoreo estrictos de las cargas además de un seguimiento satelital de los tránsitos, ya que todos los vehículos que circulan por el territorio tienen el dispositivo electrónico que resguarda las mercaderías y aseguran los controles.

Eso implica una ventaja asociada, ya que permite la circulación fluida y segura de las cargas dentro de fronteras. A su vez, hace que la Aduana pueda concretar su propósito de integrar la transformación de Uruguay en un polo logístico de distribución regional de bienes y personas.

Desde que el país se transformó en pionero en América Latina al ser el primero en disponer de todos los tránsitos precintados, unas 70 mil operaciones aduaneras anuales en régimen de "tránsito" pasaron a estar bajo control.

Es que, antes de su implantación, dichas operaciones –que comprenden mercaderías cuyo valor asciende a varios millones de dólares- carecían de controles eficientes, ya que la DNA solo fiscalizaba puntos de entrada y salida.

Pero los propios transportistas tampoco podían controlar de manera eficiente a los camioneros, en particular en lo que respecta a los sitios en los que realizaban paradas en sus viajes y el tiempo de cada una de ellas.

El paso previo a la entrada en vigencia de este proyecto fue la concreción de un estudio de viabilidad que analizara la propuesta y su impacto en el comercio internacional. Pero al mismo tiempo hubo que introducir ajustes legales que hicieran posible el uso de la nueva tecnología.

Monitoreo permanente

Para que el Precinto Electrónico pudiera funcionar fue preciso instalar un centro de monitoreo, una unidad encargada de realizar el seguimiento de los tránsitos controlados durante 24 horas los 365 días del año.

A su vez, el centro coordina eventuales respuestas ante incidentes, auditorías y análisis de tránsitos. En caso de desviaciones o frente a cualquier otra incidencia de presunción ilícita, envía alertas a las cinco sedes regionales de vigilancia, que operan en puntos estratégicos y dotados con personal, móviles y equipamiento necesario para atender en forma inmediata cualquier situación de alarma.

Por consiguiente, aquellos camiones que transportan mercaderías en situación de transito son monitoreados por la Aduana, ya que el centro de monitoreo dispone de tecnología y personal capacitado para identificar camiones, camioneros, rutas y lugares donde se detienen. De hecho, existen procedimientos coordinados con Policía Caminera y las distintas sedes regionales de vigilancia para realizar operativos en el momento en que sean necesarios.

Precisamente, la ejecución del proyecto de Precinto Electrónico no hubiese sido posible sin la activa participación de diversas instituciones, como Policía Caminera, además de Intergremial de Transporte Profesional de Carga, Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay, Centro de Navegación, Asociación de Despachantes de Aduana y Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines.

Todas esas entidades colaboraron de forma activa y desinteresada para asegurar la exitosa implementación del Precinto Electrónico.

Respuesta inmediata

Para que el proyecto fuese realidad, fue preciso realizar la denominada georreferenciación, que incluyó un mapeo de todas las rutas, recintos aduaneros y zonas de descanso.

Luego se procedió al control satelital de todos los contenedores, tras lo cual se precintó la totalidad de los cargamentos enlonados, con lo cual todos los tránsitos son precintados.

Para que el Precinto Electrónico funcione adecuadamente el dispositivo se coloca en cada vehículo una vez que se completa la carga y no volverá a ser abierto hasta abandonar el territorio nacional.

En caso de que ocurra cualquier tipo de incidente (apertura no prevista, detención no autorizada o desvío

en ruta) el precinto envía señales al centro de monitoreo, con lo cual las sedes regionales de vigilancia reciben las alertas correspondientes.

El uso de esta nueva tecnología permite controlar indistintamente mercaderías entrantes o salientes de recintos aduaneros, vehículos estacionados en zona de descanso, detenidos fuera de ruta o demorados por cualquier circunstancia.

Asimismo, permite actuar ante situación de alarmas por salidas no autorizadas de recinto, violación de precinto electrónico, además del estudio de pérdidas de señal, acceso a información descriptiva de cada movimiento de mercaderías y gestionar la vinculación con las declaraciones aduaneras.

Ventajas

La instauración del sistema de Precinto electrónico implica una serie de ventajas asociadas, a partir de un mejor control con menor intervención, ya que con esta tecnología es posible controlar mercaderías entrantes o salientes de recintos aduaneros, vehículos estacionados en zonas de descanso, detenidos fuera de ruta o demorados por cualquier motivo, alarmas por salidas no autorizadas de recinto y precinto electrónico violado.

A su vez, la universalización obligatoria del servicio y su propia naturaleza permite el seguimiento del 100% de los tránsitos en todo su desarrollo. La automatización de procesos implica que es posible controlar los tránsitos sin intervención de funcionarios aduaneros; de hecho, permite eliminar personal de los portones de las puertas de entrada y salida y reducir o eliminar las custodias, con una redistribución así de recursos humanos en otras áreas de control.

El sistema ofrece facilidades para las operaciones y mejoras en la logística, ya que permitió la incorporación de operaciones como el transporte de carga consolidada y el tránsito consolidado, que eran muy demandadas por los principales actores de la logística y del comercio exterior.

Otro beneficio visible fue la habilitación de horarios nocturnos, ya que antes los tránsitos no se podían realizar luego de las 19 horas. Sin embargo, esta nueva tecnología ofrece a los transportistas la posibilidad de efectuar operaciones las 24 horas.

También quedaron definidas zonas de descanso, en las que los transportistas pueden detenerse para dormir, alimentarse o abastecerse.

El sistema hace posible eliminar burocracia al simplificar el proceso de declaración y eliminación de los formularios en papel.

Asimismo, otra ventaja palpable fue una notoria disminución en las primas de seguro, ya que el Precinto Electrónico permitió desterrar la actividad de los denominados “Piratas del asfalto”. La merma de 10% en las primas de seguro -según datos aportados por el Banco de Seguros del Estado- tiene impacto directo en los costos de los operadores de comercio exterior, lo que mejora la competitividad del país respecto a la región.

Asesoramiento

Las ventajas no terminan ahí: al mejorar los controles disminuyó el tiempo de cada viaje, al punto tal que los tránsitos desde el Puerto de Montevideo hasta Salto Grande habían descendido de 17 a 10 horas entre 2011 y 2015.

Por estas y otras razones, la DNA se presenta ante la comunidad de comercio exterior y la sociedad en su conjunto como innovadora en la aplicación de nuevas tecnologías. Ello a su vez le permite ofrecer asesoramiento técnico para la implementación del sistema en cualquier país, ya sea a nivel tecnológico como operativo o legal, tanto en el ámbito público como en el privado. Las empresas homologadas para dar el servicio también pueden brindar dicho asesoramiento.

Eficacia

La eficacia del sistema quedó de manifiesto, por ejemplo, durante el robo de dos camiones con perfumes extranjeros en tránsito. En ese caso -como en otros- la respuesta de la Aduana fue inmediata, ya que en directa coordinación con la Policía, fue posible recuperar el total de las mercaderías y arrestar a 12 personas.

El uso de Precinto Electrónico produjo un cambio indesmentible en el pensamiento de la comunidad de comercio exterior. Si bien es cierto que encarece los envíos -por el precio del propio dispositivo y la gestión de la empresa concesionaria- fue percibido por los operadores como una inversión que ofrece al país un diferencial a la hora de vender servicios a clientes del exterior.

Ing. Alberto Díaz

Presidente de la Administración Nacional de Puertos

Comercio exterior uruguayo

Bajo estas tres palabras o la frase propiamente dicha uno debiera preguntarse quién interviene, cuales son los actores públicos y privados y que instituciones del estado están involucrados y si el tema alcanza al público general.

Resulta obvio pero igualmente necesario destacar para que ocurra debe haber mercados y reglas que cumplir, compradores y vendedores. Los mercados se aseguran con la Política Exterior del país, (MREE), al igual que la diversificación de los mismos y la apertura de estos dependerán a su vez de condiciones que se deben negociar, protocolos que deben cumplirse y solo como unos ejemplos, " la naranja para EE.UU." " la carne con o sin hueso a China", "el ganado en pie para Iran" en estos casos el MGAP.

Una vez abierto el mercado, hay que colocar el producto fabricado y debe llegar en las condiciones establecidas. Gran parte del comercio exterior se realiza por el Sistema Portuario y en mayor medida por el Puerto de Montevideo. Aquí aparecen otras figuras, el despachante, el operador portuario, las naviera entre otras. En este contexto las figuras de la DNA y ANP conjuntamente en algunas ocasiones con la PNN constituyen 3 autoridades públicas que velan por el funcionamiento correcto dentro del recinto portuario.

Lo ideal es que mantengamos un bajo perfil, pero presencia constante cada institución en su rol, pero con la coordinación institucional fuerte y comprometida con el país. El eslabón "Puerto" en la cadena logística nunca debe ser el más débil de la misma. Podrán pensar cómo se afectaría la vida de los uruguayos si el puerto no funcionara que podría pasar si no se controlaran las operaciones y las reglas internas. Creo que claramente luego de pensar un poco todos llegarán a la misma conclusión, algunos vinculados a la actividad portuaria lo verán de primera, otros no hasta que miren a su alrededor y pensar en todos los productos que tienen en el uso diario como fue que llegaron a ellos.

Una DNA firme comprometida con su rol, con lo que el país necesita y demostrada en estos "10 años de transformaciones" es parte de lo que debe ocurrir para facilitar el Comercio Exterior Uruguayo.

NOTA: Todos los de la comunidad portuaria debemos tener la misma visión por supuesto que es la que tiene la ANP.

Un sistema al servicio de la fiscalización

La implantación del sistema de Control de Existencias en Zonas Francas permitió dar mayor certidumbre y fiabilidad a la fiscalización en un sector clave para el comercio exterior a través de un sistema electrónico. La puesta en marcha del sistema fue posible a partir de las nuevas potestades adjudicadas a la DNA a partir de la aprobación del CAROU, lo que permitió a la institución realizara controles selectivos sobre la entrada, permanencia y salida de mercaderías y personas en las zonas francas.

Para ello, Aduanas creó un registro electrónico basado en el intercambio de información que ya existía en diferentes organismos. El registro integra las transmisiones de la Dirección General Impositiva de un conjunto de datos sobre empresas, a los que se agregan, entre otras, las transmisiones del Área de Zonas Francas de la Dirección General de Comercio, que comunican la activación de usuarios directos e indirectos y la asignación de la condición de operatividad, luego de alcanzar el cumplimiento pleno de los requisitos de este organismo.

Gestionar el conocimiento sobre mercaderías y operaciones en cadenas logísticas que las movilizan implica necesariamente controlar las existencias en depósito en zonas francas, integrado con las operaciones de importación, exportación y tránsito. El proyecto constituye un avance significativo para la DNA, ya que se trata de un procedimiento electrónico erigido en pilar fundamental para planificar y ejecutar el control aduanero en las zonas francas.

Dicha fiscalización permite identificar y describir mercaderías, los operadores y la trazabilidad de sus operaciones, es decir la vinculación de las mercaderías con las declaraciones y/o comunicaciones con las que movilización hasta el depósito en el que se encuentra fue autorizada.

El sistema de control de existencias en zonas francas fue diseñado a partir de la solución de control en funcionamiento para depósitos aduaneros particulares, depósitos portuarios y depósitos aeroportuarios, con adaptaciones a las características del régimen de zona franca.

La instalación del nuevo sistema se realizó de forma gradual, lo que permitió verificar avances progresivos, así como la corrección de errores y situaciones no previstas, el desarrollo de capacidades de los operadores y de la propia institución.

Inspecciones y talleres

El procedimiento de Control de existencias en Zonas Francas como un plan piloto con la finalidad de implementar los mecanismos de transmisión de información, relativos al cumplimiento de los requisitos aduaneros en la movilización y almacenamiento de mercaderías en zonas francas.

Antes de que el plan piloto comenzara a funcionar se realizaron distintas reuniones entre técnicos de la División Procesos y el Área de Tecnologías de la Información de la DNA y los explotadores de las diferentes zonas francas del país para ajustar detalles sobre su puesta en funcionamiento.

En este marco, durante el 2017, funcionarios de la Unidad de Cuerpo Inspectivo de Control de Existencias (UCICE), realizaron los primeros controles a las instalaciones de usuarios de Zona Franca Zonamerica S.A.

Las primeras inspecciones realizadas por la Unidad de Cuerpo Inspectivo de Control de Existencias UCICE permitieron evaluar junto a las empresas las modalidades de trabajo y los criterios adecuados hacia una correcta trasmisión de información de los stocks de mercaderías a la DNA. El organismo realizó distintos talleres sobre el "Procedimiento de Control de Existencias en Zonas Francas" y el Sistema Informático LUCIA para los usuarios y explotadores de las diferentes zonas francas del país, así como a los funcionarios aduaneros que cumplen funciones en estas.

Con dichos talleres se procuró suministrar a los participantes un mayor conocimiento del procedimiento creado y de los módulos del sistema LUCIA, relacionados con el ingreso, salida y operaciones relativas a las mercaderías de las distintas Zonas Francas.

Control

Una vez concluida la aplicación del plan piloto, el procedimiento se realiza de forma obligatoria en todas las zonas francas del país. Una vez que los instrumentos de control lograron tener pleno funcionamiento, el principal desafío apunta a fortalecer el cumplimiento en aras de lograr la mayor detección de incumplimientos de la legislación aduanera de manera de facilitar el desarrollo del comercio legítimo sin afectar la certidumbre y previsibilidad de sus operaciones.

Lic. Andrea Roth

Presidenta de la Unión de Exportadores del Uruguay

Motor de crecimiento

Desde la Unión de Exportadores del Uruguay (UEU) entendemos que la Dirección Nacional de Aduanas está llamada a jugar un papel estratégico en su doble rol de control y facilitación de la cadena de comercio exterior.

Durante los últimos 10 años hemos visto un proceso de transformación y modernización de la Aduana relevante y alineado con las necesidades de los exportadores. Sin embargo, consideramos que en este mundo tan desafiante y competitivo la transformación de las instituciones -al igual que la de las empresas- es un proceso continuo e incesante que seguramente seguirá en el futuro.

Para un país con un pequeño mercado interno como es el de Uruguay resulta fundamental la exportación como motor de crecimiento. Se trata de la colocación en el exterior del trabajo de los uruguayos y es nuestro compromiso que esa exportación se amplíe tanto en bienes y servicios como en mercados.

En los últimos años hemos observado un estancamiento de las exportaciones que está vinculada con pérdida de competitividad que el país fue acumulando. Dado que la competitividad es un fenómeno multicausal y depende de algunos factores que están en nuestra órbita de acción y otros que no, en la UEU definimos el año pasado armar grupos de trabajo para pensar y proponer medidas que mejoren el posicionamiento competitivo del país.

En ese sentido se crearon tres grupos de trabajo: Logística y Conectividad, Costos de Producción y Acuerdos Comerciales. Entendimos que esos son los tres grandes ejes temáticos transversales a todas las empresas, en los que se puede lograr una mejora sustancial y dependen en buena medida de nosotros como país.

En esos grupos participan exportadores de todos los rubros y tamaños de empresas, se busca compartir información y elaborar propuestas de mejora tanto para el sector público como para el sector privado. Las propuestas pueden ser de corto, mediano o largo plazo y se realizan en diálogo con todos los actores vinculados, ya sea dependencias del gobierno, ministerios e incluso con Presidencia de la República.

Actualmente también se están presentando los resultados de los grupos de trabajo a los candidatos a la Presidencia de la República, de forma que se logre una continuidad el año próximo en las diferentes acciones que se están llevando adelante.

(Continúa)

Lic. Andrea Roth

A modo de ejemplo, en el grupo Logística y Conectividad -que fue el primero que comenzó a funcionar y el que más ha avanzado- comenzamos analizando los costos de mover un contenedor dentro del Puerto de Montevideo, tanto para la exportación como para la importación.

En ese análisis detectamos que Uruguay es más caro que otros puertos y eso nos está llevando a perder carga y tránsitos, algo que va unido a la conectividad. Lograr revertir esta situación requiere de un trabajo conjunto público-privado, de detectar cuáles son los factores que inciden en esos costos para buscarle solución.

De la mano de lo anterior van también los procesos, la facilitación para hacer negocios y los tiempos de los distintos trámites, además de velar por la seguridad y por la imagen país.

Invitamos a todos a acompañarnos en este desafío de potenciar la exportación, mejorar la competitividad y avanzar juntos hacia una nueva etapa de crecimiento y desarrollo.

Cámara de Empresarios de Free Shops del Uruguay

secretaria_general@freeshops.org.uy

099 140 280

Fundada en 2010 con el objetivo de articular la cooperación público-privada para el desarrollo del sector.

La revolución del DUA Digital: del papel al trámite electrónico

La implementación del proyecto DUA Digital supuso un antes y un después en la historia de la Dirección Nacional de Aduanas, al eliminar prácticamente el uso del papel en las operaciones de comercio exterior y sustituirlas por un trámite electrónico.

El proyecto implicó la incorporación de un proceso de control aduanero de operaciones de importación, exportación y tránsito documentado por la vía electrónica y además automatizado. Al prescindir del papel, es posible simplificar el cumplimiento de requisitos, se sistematiza el uso intensivo de tecnologías de la información y al mismo tiempo se trasladan responsabilidades al sector privado.

La puesta en marcha del DUA implicó la entrada en funcionamiento de otras iniciativas conexas, que contribuyeron a su creación y a un mejor uso de recursos a través de los sistemas informáticos. Entre las iniciativas más trascendentes a estos efectos figuran el documento electrónico, la firma electrónica, el pago electrónico, el almacenamiento de la documentación de operaciones aduaneras por parte de despachantes de aduana, la conexión con VUCE y la reingeniería del control aduanero.

A partir de la instauración del sistema digital, es el propio despachante de aduanas quien realiza la declaración en forma electrónica y, por lo tanto, la DNA ya no recibe más documentos en formato papel.

La era digital

A partir de la sustitución del formulario papel de la declaración de mercadería de exportación por un documento electrónico - firmado por la DNA- la información sobre esa operación aduanera queda disponible en el documento electrónico y en el sistema LUCIA.

En aquellos casos en los que sea necesario un formulario en papel, el sistema LUCIA da testimonio del DUA en formato PDF, con códigos informáticos (tipo QR) que permiten su validación en la página web de la institución.

Todos los expedientes de la Dirección Nacional de Aduanas comenzaron a gestionarse en forma electrónica tras la implementación de la herramienta GEX: el expediente electrónico.

El GEX garantiza el ingreso, almacenamiento, clasificación, consulta, seguimiento y firma documental de todos los expedientes de la organización. Actualmente, hay 282.086 expedientes en el sistema.

Un paso cultural

La DNA encaró un cambio cultural para todos los funcionarios, ya que tras siglos de cultura del papel, concibió un nuevo emprendimiento digital: el expediente electrónico.

La herramienta implica la disminución del tiempo necesario para tramitar cualquier expediente; además, se eliminó el tiempo de traslado, el tiempo de registro de pases e insume menos días.

Asimismo, en cada etapa del trámite, las tareas están bien definidas y es posible al mismo tiempo identificar el trabajo pendiente, recuperar expedientes archivados y encontrar información dentro del documento de forma más eficaz.

El ahorro es significativo en todo sentido por cuanto se suprimen costos asociados a los traslados, en infraestructura de archivos físicos, uso de papel, fotocopias y en materiales como carátulas y carpetas, entre otros.

Como beneficio adicional y para nada desdeñable, el nuevo sistema garantiza la seguridad de los expedientes, ya que ni se extravían -como sucedía en el antiguo procedimiento- ni tampoco se deterioran.

Esto redunda en una imagen renovada del organismo, ya que los funcionarios están más y mejor informados. Además, es posible conseguir los expedientes en cualquier momento, ya que el sistema GEX está incluido en la página web de intranet de la organización.

Por otra parte, las actuaciones de los expedientes GEX se pueden ver a través de Internet por todos los agentes de comercio exterior que tengan usuario web externo.

Sistema GEX

De hecho, la DNA apunta a que los funcionarios accedan al GEX a través de Internet, de forma que la gestión de expedientes pueda realizarse fuera de la red de Aduanas.

En el futuro se espera conectar todos los sistemas de expediente electrónico entre los organismos del Estado, lo que implicaría un gran avance en función del tiempo que se pierde al imprimir expedientes y llevarlos en soporte papel a otros organismos.

De la misma forma, se realizan relevamientos para conectar el Sistema GEX de Aduanas con el sistema de expediente electrónico del Banco Central del Uruguay, el sistema APIA.

Asimismo, se implantó el aplicativo pre-expediente para que los despachantes de aduanas pueden iniciar sus trámites desde su lugar de trabajo, sin necesidad de concurrir a la Dirección Nacional de Aduanas.

De esta forma, se simplificó la forma de trabajo para estos usuarios y las largas filas que solían producirse en las mesas de entrada de la institución quedaron en el pasado.

Los pre-expedientes pueden ser visualizados en la web, excepto los casos en los que sean de carácter confidencial o reservado. Está previsto que las agencias marítimas y los proveedores de aduana puedan acceder al pre expediente y realizar los trámites desde sus oficinas sin asistir a la DNA.

Reingeniería

El organismo estableció una aplicación paulatina del sistema digital, a través de pilotos y por régimen. Durante ese proceso, las operaciones aduaneras realizadas por los despachantes de aduanas fueron realizadas indistintamente a través de este sistema o por el formato tradicional, lo que permitió que esos profesionales fueran incorporando el nuevo sistema de manera gradual.

Esto permitió corregir errores sobre la marcha y atender situaciones no previstas, lo que a su vez permitió gestar un sistema estable y predecible, que pudiera ser extendido al universo de todas las operaciones de comercio exterior.

Hoy por hoy, los despachantes de aduana dejaron atrás la documentación en papel y aportan a la DNA un sustituto funcional cuyo eje son documentos electrónicos. De esta forma, las carpetas físicas están en custodia de los despachantes, de acuerdo con el marco jurídico establecido en la ley 18.694, uno de los pilares normativos que sustentan la gestión electrónica del organismo.

La otra base normativa fue la Ley 18.600 de 2009 sobre documento electrónico y firma electrónica, que permitió la sustitución funcional de documentos en papel por documentos electrónicos. Al amparo de esta normativa, la DNA reguló la presentación de declaraciones electrónicas, firmadas por los despachantes de aduanas a través de certificados expedidos por autoridades certificadoras acreditadas.

La eliminación del papel en el proceso de control aduanero requirió una reingeniería de los procedimientos y nuevas prestaciones de los sistemas de información, para simplificar el cumplimiento de requisitos e implantar intercambios bilaterales de información electrónica con diferentes organismos participantes de los controles, como DGI, BPS, BSE y AZF.

Tanto el DUA Digital como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) son iniciativas complementarias y compatibles para la construcción de procesos automatizados sin papeles.

El avance de VUCE permitirá convertir en electrónicos documentos que hoy son emitidos en papel, con lo cual se elimina la necesidad de producir sustitutos funcionales en base a escaneo. Sin embargo, documentos emitidos en otros países todavía se presentarán en soporte papel y ya existen intercambios de certificados de origen digitales con Brasil y Argentina.

Optimizando el rendimiento de los funcionarios

La implementación del Sistema de Incentivos por Mejor Desempeño (SIMD) permitió optimizar el rendimiento de los funcionarios aduaneros como forma de mejorar la gestión y propender a la concreción de las metas institucionales en cada ejercicio anual.

El sistema se transformó en una herramienta de gestión eficaz para transmitir la estrategia de la organización a todos los funcionarios, de manera de poder conseguir una amplia participación -y contribución- en la obtención de los objetivos planteados.

Se trata de un sistema más justo y equitativo para la distribución del Fondo por Mejor Desempeño, a través del cual más del 85% de los funcionarios reciben hoy una compensación especial mayor a la que obtenían con el sistema anterior.

La partida por concepto de incentivo siempre estará vinculada al desempeño individual, así como al del equipo que integra cada funcionarios y a los resultados de la Institución en su conjunto. Por consiguiente, el SIMD pasó a ser un sistema integrado de gestión, que concentra actividades de distintas áreas, como Gestión Humana (Administración de Personal y Gestión de Retribuciones), Tecnologías de la Información, Planificación Estratégica y Gestión de Recursos.

En ese marco, cada funcionario de la DNA integra un equipo de trabajo, que tiene un referente, un grupo de indicadores que miden su desempeño y metas a cumplir cada año. Al concluir cada ejercicio, cada funcionario tendrá a disposición un "carné" con sus resultados individuales y del equipo.

Esta información es importante para la gestión de personas, equipos y también para la toma de decisiones y puesta en marcha de procesos de mejora en la organización.

El SIMD, no es un hecho aislado en la vida de la Aduana, sino que ha formado parte del Programa de Modernización diseñado con el propósito de mejorar la eficiencia y calidad del servicio aduanero.

El diseño del sistema fue resultado de distintas consultorías realizadas por expertos de diferentes organismos internacionales.

Diagnóstico

Por ejemplo, en 2007 la DNA solicitó a la Organización Mundial de Aduanas (OMA) la realización de un diagnóstico global de la administración y sistemas aduaneros, para implementar un plan de reforma y modernización.

El producto fue el informe "Programa Columbus", en el que se sugería desarrollar un sistema de incentivos acorde a las conductas esperadas y buenas prácticas de gestión, al concluir que no existía hasta ese momento un sistema de financiamiento de los recursos humanos "con incentivos transparentes y atractivos, como por ejemplo la distribución de la multas para delitos aduaneros".

En tanto, en el año 2012 se solicitó al BID una evaluación para analizar el avance del programa y las particularidades detectadas en su ejecución. La evaluación arrojó como resultado el informe que destacó que "una virtud del diseño propuesto es el nuevo sistema de recaudación, multas y reparto de incautaciones, distribuyendo la suma entre toda la plantilla, en base a incentivos por desempeño". Asimismo, agregó entonces que el diseño era "racional y adecuado".

El Sistema de Incentivos por Mejor Desempeño fue diseñado e implementado en forma transparente, objetiva y profesional, como resultado de recomendaciones internacionales que lo identificaron como una oportunidad de mejora para dotar al organismo de una herramienta de gestión que permitiera maximizar el desempeño de los funcionarios, y de esa forma cumplir con los objetivos estratégicos.

El fondo

La normativa vigente establece que 70% de lo producido por cualquier infracción aduanera y el 50% proveniente de la comercialización de la mercadería incautada en presunta infracción aduanera integrarán un fondo, que será distribuido entre todos los funcionarios de la DNA para el pago de compensaciones especiales en función del cumplimiento de metas personales, grupales e institucionales.El fondo se constituirá con lo recaudado desde el 1º de enero hasta el 31 de diciembre de cada año.

La disminución gradual del porcentaje de funcionarios que carece de incentivos se explica hoy por una mayor comprensión e involucramiento en la gestión por resultados.

En 2018 se logró una recaudación 11% menor al año anterior; a su vez, en 2017 se registró una recaudación muy inferior a la del año 2016, la cual fue récord para la DNA. La distribución del 60% del Fondo por Mejor Desempeño, sin considerar el monto del fondo, se estabilizó en el 21%.

En ese sentido, en 2018 el 79% de los funcionarios obtuvo calificaciones mayores o iguales a 16 puntos, con lo cual año tras es posible observar una tendencia creciente en el rango medio y superior respecto a las calificaciones más bajas.

Antecedentes

De acuerdo al régimen anterior establecido por la ley 17.296 del 21 de febrero de 2001, en su art. 166, de la recaudación por concepto de infracción aduanera se distribuía 40% para los denunciantes y 30% entre todos los funcionarios de la DNA.

Asimismo, el art. 167 determina que del producido por la mercadería incautada en presunta infracción aduanera que haya sido vendida para ser ingresada al mercado interno, una vez deducidos los gastos, se distribuiría el 50% para el denunciante como adjudicación.

Este régimen de distribución funcionaba de forma directa, sin considerar otro tipo de factores vinculados al desempeño general de cada uno de los funcionarios.

Consultoría

Sin perjuicio de los informes de diagnóstico realizados por organismos internacionales (OMA, BID FMI) -tanto para la elaboración del borrador de decreto reglamentario de la Ley 18.719, como para el diseño e implementación del SIMD- se realizó un llamado público a empresas consultoras externas cuyo plazo de presentación de ofertas vencía el 1° de noviembre de 2010.

Esto implicaba el relevamiento y análisis del sistema vigente de distribución del producido de multas por infracciones aduaneras, el diseño e implementación del nuevo sistema de incentivos por mejor desempeño, así como la evaluación de los impactos asociados a la implementación.

Finalmente fue seleccionada la consultora CPA - Ferrere, que planteó recomendaciones de sostenibilidad del sistema en cada una de las actividades realizadas y actualización de la evaluación de impacto del nuevo sistema de incentivos.

Respecto a las recomendaciones de sostenibilidad el informe identificó cuatro elementos que debían desarrollarse y fortalecerse para dar sostenibilidad al sistema en el futuro: gestión de indicadores de desempeño, proceso documentado, aplicación informática de soporte y auditoria del sistema.

Implementación

La puesta en marcha del sistema fue comunicada a todos los funcionarios a través de distintos canales. La información fue puesta a disposición de todos los funcionarios a través de Intranet.

Asimismo, se comunicó a la Asociación de Funcionarios Aduaneros (AFA) y se realizaron diversos talleres con gran participación de los funcionarios y giras en todo el país.

El proceso de negociación fue extenso y se recibieron las propuestas de AFA y de los funcionarios en general a través de la web. Muchos de estos aportes fueron recogidos y enriquecieron el proyecto final.

En el año 2011, comenzó a trabajar el equipo de proyecto integrado por funcionarios de la DNA, consultores contratados por el programa BID y miembros de la empresa consultora, en la definición del modelo conceptual, el primer borrador de decreto y la estructura de equipos a considerar para el funcionamiento del sistema.

Durante 2012 el proyecto de decreto fue puesto a consideración de los funcionarios y se realizaron giras por todas las administraciones del país para informar a los funcionarios sobre cómo funcionaría la estructura de equipos y los indicadores de cada uno dentro del sistema. Tras recibir diversos aportes, se llegó a la versión final que fue enviada al Ministerio de Economía y Finanzas para su aprobación.

Una primera versión del manual operativo del SIMD fue redactada en ese entonces y se definieron los procesos que describen el funcionamiento del sistema.

En 2013 volvieron a efectuarse diversos talleres y se desarrollaron acciones de comunicación para informar a todos los funcionarios sobre la marcha del proyecto.

En 2014, volvió a explicarse nuevamente el funcionamiento del sistema, de los equipos, referentes, indicadores y metas en una gira realizada por todo el país.

También en Montevideo se efectuaron talleres con todas las áreas, se designaron referentes de equipo, se hizo un simulacro de carga de resultados y se testeó la aplicación informática y el desarrollo web para la carga descentralizada de datos.

El cambio

Mientras tanto, la Unidad Administradora del Sistema se integró a la Asesoría de Planificación Estratégica de la DNA, y se le asignaron, entre otros, los siguientes cometidos: coordinar y monitorear la definición de indicadores, referentes y equipos; asegurar el funcionamiento de la herramienta informática de soporte al sistema; asegurar la integración y responsabilidades del Comité de Auditoría del SIMD en los plazos establecidos; promover y monitorear la realización de la evaluación y calificación por parte de los referentes de equipo, así como su notificación y posterior comunicación; realizar el cálculo, y velar por la liquidación y pago de la compensación según los plazos definidos; informar a la dirección los desvíos e incumplimientos para la adopción de medidas correctivas.

En cuanto a la gestión del cambio que representaba la implementación de este sistema -que se apoya en mediciones del desempeño individual y por equipos, el logro de resultados, el rol de un referente de equipo y que implica el seguimiento y gestión de indicadores- se contó con la asistencia de la empresa consultora Deloitte.

La forma de funcionamiento del sistema está detallada en el manual operativo, disponible para todos los funcionarios de la DNA a través de intranet, y que se encarga de desarrollar en detalle los aspectos operativos definidos por el decreto 403/013 del 23 de diciembre de 2013.

El desempeño es medido para la organización en su conjunto, para los distintos equipos de trabajo que la integran y para sus funcionarios de forma individual.

En términos generales, el sistema contempla tres factores: responsabilidad; desempeño; y participación en la constatación de infracciones. El factor desempeño se subdivide a su vez en: indicadores institucionales y de equipo; evaluación de desempeño individual; y puntualidad y presentismo.

Los resultados obtenidos en cada factor y sub-factor determinan un único resultado individual para cada funcionario, que luego se traduce en una partida monetaria (proporcional a la recaudación correspondiente al fondo por mejor desempeño) que se percibe anualmente.

Desde el primer ejercicio del SIMD se realizan las auditorías completas del sistema por parte de un Comité de Auditoría.

Se persigue que los objetivos estratégicos, indicadores y metas propuestas en el sistema se relacionen en forma coherente con otras herramientas de gestión: Plan Estratégico y Cuadro de Mando Integral de la DNA, Planes de Actividades y Proyectos, los que -desde 2011- también se diseñan en forma participativa con los funcionarios.

Objetivos

Este conjunto integra un sistema de objetivos, indicadores, metas e iniciativas enfocadas al logro de la visión del organismo, definida en el proceso de Planificación Estratégica.Ello debe verse reflejado en los sets de indicadores propuestos a los equipos, lo que permite implicar a los funcionarios con los objetivos estratégicos de toda la organización.

La información relativa al sistema de incentivos puede ser controlada por los propios funcionarios mediante la consulta al sistema informático.

En este sistema los funcionarios pueden consultar al equipo al cual pertenecen, ver sus indicadores y los resultados de los indicadores que son automáticos.

Además, en la página web de la DNA se cuenta con información de consulta como: normativa, guía del referente de Equipo y manual operativo, etc.

Cámara de Industrias del Uruguay

Relación publico - privado

En vísperas del décimo aniversario de la actual administración de la Dirección Nacional de Aduanas, desde la Cámara de Industrias del Uruguay deseamos destinar esta publicación a realizar un breve análisis sobre la modernización, concreción de transformaciones eficientes y el impulso positivo del que hemos sido testigos, en tanto refiere al crecimiento y evolución de la misma. Asimismo, nos permitiremos mencionar algunas particularidades, en referencia a aquellos ámbitos coordinados por esa Administración de los que somos participes.

En primer lugar, creemos fundamental destacar el fortalecimiento del diálogo y el acercamiento que ha tenido la administración actual con el sector privado, demostrando una fuerte intención de mejorar conjuntamente los procedimientos aduaneros. En este sentido, se destacan iniciativas como el Programa Operador Económico Calificado (OEC), que procura facilitar el comercio internacional bajo un esquema de confianza y seguridad, alcanzando mejores oportunidades de crecimiento económico.

Cabe destacar también el Comité Consultivo Público Privado por temas OEC, el cual ha proporcionado al sector privado la oportunidad de proponer iniciativas de su interés, así como acciones de mejora para la implementación del Programa.

Entre los avances obtenidos en este marco, desde su implementación en el año 2014, es de especial interés el esfuerzo realizado por la Aduana en la búsqueda y concreción de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo con diversos países, incluso de alcance regional, por la importancia de éstos para los operadores certificados.

Otros ámbitos de participación de los que nuestra Institución ha formado parte son el Comité Consultivo Público – Privado ampliado, instancia que ha contribuido a generar transparencia y evidenciar el compromiso de la actual administración, respecto a iniciativas, acciones de contralor y de combate de prácticas desleales de comercio.

Asimismo, debemos hacer referencia a otros importantes ámbitos de interacción pública-privada, como la Junta de Clasificación, órgano del que participamos activamente a través de nuestros delegados y en el que no solo se cumple con el mandato normativo de laudar en diferencias de clasificación arancelaria, haciendo conocer a la justicia aduanera una opinión técnica al respecto, sino también en el que se genera un

(Continúa)

Cámara de Industrias del Uruguay

constante enriquecimiento de conocimientos a partir del debate e intercambio de opiniones con el resto de sus miembros.

Otro espacio importante de trabajo conjunto es la Mesa de Valoración, como ámbito de interacción del sector privado con la División de Fiscalizaciones, en el que contamos con la posibilidad de hacer llegar a la Administración diversas inquietudes, referentes no solo a la valoración aduanera, sino también a situaciones que afecten negativamente a la actividad empresarial y que se vinculen con el comercio exterior nacional y la operativa aduanera.

Otra iniciativa que consideramos ha sido muy relevante, es la incorporación del precinto electrónico en las operaciones de tránsito por territorio nacional, como parte de "Uruguay: Tránsito seguro", para garantizar la seguridad de las mismas.

Ésta, sumada al análisis de riesgo y a otras iniciativas, son claros ejemplos del esfuerzo constante que ha realizado esta Dirección para la incorporación de tecnología en los procesos y para un mejor acceso a la información, como objetivos planteados en el Proceso de Modernización de dicha Administración.

Por último, deseamos mencionar y agradecer muy especialmente el apoyo institucional incondicional brindado por la actual Dirección Nacional de Aduanas, con su activa y comprometida participación durante el desarrollo del Proyecto de Mapeo y Sistematización de Operaciones de Comercio Exterior, iniciativa que lidera en Uruguay nuestra Organización y que su exitoso desarrollo y auspiciosos resultados, no serían posibles sin esta calidad de participación y compromiso del equipo de la DNA.

Vaya nuestro cordial y afectuoso saludo a la Direccion Nacional de Aduanas, las felicitaciones por estos 10 años de gestión exitosa y el deseo de poder seguir contribuyendo, desde el sector privado, en la construcción de una mejor aduana, un mejor comercio exterior y, con ello, un mejor país para todos.

Misión institucional

- *Representar y defender los intereses de los socios ante entidades públicas o privadas nacionales, regionales e internacionales, buscando el fortalecimiento industrial.*
- *Orientar, relacionar y facilitar la inserción de nuestros socios en los mercados internacionales.*
- *Brindar servicios eficientes ajustados a las necesidades de nuestros socios y a los industriales en general, para consolidar su crecimiento empresarial.*

Procesos transformadores que garantizan resultados

El Proceso de Modernización de la Dirección Nacional de Aduanas incluye más de una treintena de proyectos e iniciativas que han formado parte de uno de los principales procesos de transformación del Estado impulsado por el Consejo de Ministros a partir del año 2006 y avalado por distintas instituciones nacionales e internacionales.

El proceso de modernización de la DNA comenzó cuando ese año el gabinete ministerial aprobó el Programa de Modernización de la Aduana, a través de un documento que guió la gestión institucional desde entonces.

Ese documento fue resultado del mandato legal establecido en el artículo 116 de la ley Nº 17.930 de Presupuesto Nacional 2005-2009, el cual señalaba que el Ministerio de Economía y Finanzas conformará un grupo de trabajo a fin de presentar una propuesta de mejora de gestión y reforma organizativa de la DNA.

El documento destacó que en el marco del conjunto de transformaciones encaradas por el Estado, una de las más importantes ha sido precisamente la modernización de la Aduana, por su estrecha relación con la operativa de comercio exterior y la necesidad de que la producción nacional llegue de manera eficiente y competitiva a nuevos mercados.

En ese contexto, fue presentada la visión de una nueva Aduana, que integrara la idea de facilitación del comercio a través de procedimientos más transparentes, ágiles y automatizados, recursos humanos profesionales y capacitados, con tecnología actualizada y un marco de institucionalidad y seguridad jurídica que propendan a la modernización.

Para el diseño del Programa de Modernización se tomaron en cuenta diferentes antecedentes: diagnósticos de la DNA, análisis de las tendencias nacionales e internacionales del comercio exterior, así como estudios de las reformas y las mejores prácticas implantadas por Aduanas de otros países del continente, recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y de los órganos del Mercosur, diversas consultorías e informes de organismos internacionales.

Brechas

El documento identificó con claridad cuatro brechas entre la Aduana de ese momento y la Aduana a la que se pretendía transformar. En cuanto a la normativa, las normas aduaneras eran dispersas y no estaban preparadas para una gestión que promoviera la eficiencia y el desafío de la modernización.

A su vez, la infraestructura y equipamiento, ya sea edilicia o tecnológica, eran precarias, obsoletas e inadecuadas para el cumplimiento eficaz de sus cometidos.

En cuanto a los procesos y procedimientos, la DNA se mostraba como estrictamente fiscalista, por lo que se entendió necesario establecer un adecuado equilibrio con iniciativas de facilitación del comercio y automatización de procedimientos.

En el rubro recursos humanos y materiales, fue posible advertir la ausencia de políticas de personal adecuadas, además de que el perfil etario de los funcionarios era elevado y su formación técnica insuficiente.

Fue entonces que en octubre de 2007 el gobierno y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) suscribieron un préstamo con el firme propósito de apoyar el Programa de Modernización de la Aduana, de forma tal de mejorar la eficiencia y calidad de sus funciones como ente fiscalizador y facilitador del comercio internacional.

Estos desafíos implicaron que el organismo incorporase nuevas técnicas de gestión y un proceso de planificación estratégica participativo que comenzó con la realización de 13 talleres en todo el país, que resultaron en la definición de la Misión y la Visión (2020), los principales objetivos estratégicos y el primer Cuadro de Mando Integral.

Código Aduanero

En setiembre de 2014, la DNA y el Ministerio de Economía y Finanzas promovieron la aprobación de un nuevo Código Aduanero Uruguayo, ante la evidente necesidad de modernizar la legislación aduanera para convertirla en un instrumento consistente con la inserción comercial internacional del país.

De esa forma, fue posible sistematizar en n un solo cuerpo diversas normas dispersas, lo que permitió obtener avances significativos, según el siguiente detalle: Introdujo la figura del Operador Económico Calificado, habilitando el Programa OEC y fomentando la celebración de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo en la materia; reconoció el instituto de la Consulta Aduanera para los operadores de comercio exterior, fomentando la certeza jurídica; incorporó el instituto de la auto revisión en casos excepcionales, flexibilizando la declaración aduanera y mejorando la eficiencia administrativa; unificó el régimen de infracciones y se amplió el elenco de agentes vinculados a la actividad aduanera; estableció los principios rectores de la gestión de riesgo aduanero y promovió la utilización preferente de tecnología y sistemas de información para la gestión y tratamiento de las operaciones aduaneras.

Infraestructura y equipamiento

En ese rubro, en el período comprendido entre los años 2009 y 2015, la inversión en infraestructura alcanzó a US$ 12.411.846, se ejecutaron más de cien obras en todo el país con más de treinta mil metros cuadrados reacondicionados.

En ese período, también se concretó una inversión tecnológica de US$ 5.419.739, cifra destinada básicamente a la compra de servidores de almacenamiento, instalación de centro de datos, un parque tecnológico actualizado e inversión tecnológica destinado al Proyecto Acceso Maciel del Puerto de Montevideo.

En cuanto a los recursos humanos y materiales, considerando el abatimiento de créditos en retribuciones, sin presupuesto incremental, y un promedio etario avanzado, la DNA registró una evolución decreciente en sus recursos humanos. No obstante ello, se gestionaron nuevos ingresos, que se efectuaron en forma progresiva en los últimos años.

Además, entre 2011 y 2017 se generaron 6.880 cupos de capacitación para los funcionarios, se dictaron cursos presenciales y virtuales, y se crearon diversas oportunidades de capacitación tanto en coordinación con instituciones nacionales como internacionales, a través de un plan anual de capacitación que cubre las brechas de formación técnica, operativa y transversal según el diagnóstico de necesidades y la evaluación de los objetivos estratégicos de la institución.

Al mismo tiempo, en lo que ataña a las mejoras en las herramientas de gestión de personas, en el 2013 se incorporó el Sistema de Gestión Integrada 2.0, un software administrado por la Oficina Nacional de Servicio Civil, que permite registrar información sobre presentismo e incidencias. Asimismo, la institución adquirió el software de Gestión Integrada de Recursos Humanos, que permitió incorporar toda la información de los funcionarios en cuanto a sus legajos, datos personales, capacitación y carrera administrativa, entre otros datos relevantes.

Hitos del proceso

Reestructura Organizativa

La DNA estableció una nueva estructura organizativa descentralizada y horizontal, como herramienta de gestión indispensable para concretar sus objetivos estratégicos.

Acuerdos de Gestión y Planes de Actividades

En los acuerdos de gestión -para los funcionarios a los que se asignó funciones de conducción- se establecieron las condiciones que regirán su evaluación, tomando como base cuatro factores: cumplimiento de los Indicadores del Cuadro de Mando de la DNA; cumplimiento de los Indicadores del Cuadro de Mando de la Unidad; cumplimiento de su plan de actividades anual; y evaluación de Desempeño Individual del Funcionario.

Sistema de Incentivos por Mejor Desempeño

El Sistema de Incentivos por Mejor Desempeño se implementó a partir del año 2014 y se constituyó como la herramienta de gestión más efectiva para comunicar la estrategia de la organización a todos los equipos de trabajo y funcionarios, y así conseguir la más amplia participación y contribución con el logro de los objetivos organizacionales. Ello a través de una distribución más justa y equitativa del producido de las multas por infracciones aduaneras, basada en la evaluación del desempeño individual y por equipo, en relación a la contribución con los objetivos y metas definidos.

Documento Único Aduanero Digital (DUA)

Desde la creación del Documento Aduanero su formato y soporte era en papel y permanecía archivado en la DNA, una vez que culminaba su trámite. Actualmente para las operaciones de exportación el DUA no requiere su impresión. Según estimaciones del BID, el uso del DUA digital representa un ahorro de US$ 10 millones anuales para el comercio exterior del país.

RASO y RADE

A partir del 2011 se digitalizó el procedimiento del DUA y la responsabilidad sobre el archivo de la documentación complementaria se trasladó del sector privado con los servicios de RADE (Responsable del Almacenamiento de Documentos Electrónicos) y RASO (Responsable del Archivado del Sobre de DUA), con la eliminación del archivo físico en la DNA.

Factura electrónica

Al mismo tiempo, se incorporó en el DUA de exportación la declaración del documento comercial a través de los Comprobantes Fiscales Electrónicos (CFE) en el marco del proyecto de DGI. Está prevista la incorporación de estos CFE a las operaciones de Importación y Tránsito.

Pago por medios electrónicos

Se implementaron dos iniciativas en este sentido: la primera en el año 2013 para el cobro de los DUA habilitando el pago por Home Banking de los talones correspondientes a dichas operaciones. Asimismo, en 2016 se habilitó el pago con tarjetas de crédito y débito con el principal foco en las operaciones relacionadas con régimen de turistas.

Ventanilla Única de Comercio Exterior

Hasta hoy se integraron y automatizaron más de 140 procesos sobre un total de 156 relevados entre 2011 y 2013, que representan más de 40% de las operaciones de comercio exterior. Veinticuatro agencias estales se conectaron a la plataforma, lo que se refleja en la reducción de tiempos y costos para el comercio, así como una mejora de las capacidades de control de los organismos intervinientes.

Operador Económico Calificado

La figura del Operador Económico Calificado (OEC) fue reglamentada en febrero de 2014.

En el marco del Programa OEC la Aduana estableció beneficios para las empresas que alcancen estándares de cumplimiento elevados: reducción de tiempos de inspección; prioridad durante el despacho; carriles preferenciales de acceso; atención personalizada ; y agilidad de tiempos en los procesos de exportación e importación.

Actualmente el Departamento OEC, dependiente de la Gerencia de Comercio Exterior, cuenta con 62 empresas certificadas pertenecientes a las siguientes categorías de operadores: importadores, exportadores, operadores portuarios, terminales de cargas, operadores aeroportuarios, agentes de cargas, zonas francas, usuarios de zonas francas, transportistas y despachantes de aduanas.

Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

Los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) de los programas Operador Económico Autorizado (OEA) buscan que las administraciones de Aduanas reconozcan mutuamente a sus OEA certificados y les otorguen beneficios aduaneros recíprocos.

La Dirección Nacional de Aduanas suscribió cuatro Acuerdos de Reconocimiento Mutuo y dos Planes de Trabajo Conjunto con países que mantienen relación comercial con Uruguay.

Los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo firmados fueron con Brasil (2016), Corea del Sur (2017), Bolivia (2018) y Perú (2018). A su vez, los Planes de Trabajo Conjunto para habilitar la firma de un ARM fueron con Estados Unidos (2016) y Argentina (2018).

Uruguay Tránsito Seguro (2011)

El precinto es un dispositivo electrónico que asegura la integridad de las cargas en tránsito aduanero a través de sensores electrónicos, registrando posiciones mediante GPS y emitiendo toda la información cada 30 segundos por red celular a los servidores de Aduana. Este es colocado en zona primaria aduanera de origen (Puerto de Montevideo, zonas francas, puntos de frontera) y retirado en zona primaria aduanera de destino (Puerto de Montevideo, zonas francas, puntos de frontera y DFU) y solamente son manipulados por las empresas autorizadas que aprobaron el proceso de homologación dispuesto por la Dirección Nacional de Aduanas.

Por el precinto electrónico, la DNA desarrolló un sistema capaz de controlar el 100% de los tránsitos en todo el territorio nacional las 24 horas los 365 días del año. De esta forma, se controlan las detenciones, desvíos de ruta e intento de violación a la carga, con un promedio de 100 tránsitos diarios. En caso de registrarse algún tipo de incidencia (detención no autorizada, desvíos de ruta, intento de violación, etc.) se coordina con las cinco sedes de Vigilancia Aduanera, como así también con Policía Nacional de Tránsito y la Policía local.

Uruguay es el único país de América que tiene 100% de sus tránsitos controlados, lo que implica un ahorro de siete horas promedio en el tiempo de transporte de mercadería en 500km. dentro del territorio nacional. En este sentido, se asesoró a varios países de la región como Brasil, Costa Rica, República Dominicana, Guatemala, Perú, Chile, Bolivia, Colombia.

Desde la implementación del proyecto, en diciembre de 2011 se controlaron 357.653 tránsitos aduaneros con un valor CIF de US$ 72.358.969.931.

Sedes Regionales de Vigilancia

La recomendación de “patrullar las áreas de contrabando ilegal reconocidas lo largo de la frontera con equipos de respuesta” fue implementada a partir del 2013. Se instalaron las “Sedes Regionales de Vigilancia”, con patrullaje móvil por toda la zona secundaria aduanera y coordinación con todas las administraciones aduaneras del país. Su creación tuvo como principal cometido la vigilancia en rutas con puestos móviles, apoyar a las administraciones aduaneras en el

combate al contrabando y dar respuesta ante alarmas de precintos electrónicos.

Proyecto Puerto de Montevideo

Este proyecto supuso la creación de un Sistema Automatizado de controles para el ingreso y egreso de camiones en el Puerto de Montevideo a través del Acceso Maciel. Con ese propósito, el Sistema de Gestión de Automatismos gestiona el paso, recopila y distribuye la información requerida, para mejorar la gestión de los procesos aduaneros en coordinación con el sistema portuario y de aduana (LUCIA).

El proyecto fue desarrollado por el Consorcio Indra (Indra España, Indra Uruguay y Alutel), y se contó además con el asesoramiento de consultores del Valencia Port. Constó de un plan de trabajo definido en tres grandes etapas: mejoras de infraestructura, rediseño de procedimientos para el levantamiento de mercaderías sin papel e incorporación de automatismos en los accesos.

Mediante un proyecto interinstitucional se logró la automatización del ingreso y salida de mercadería por el acceso Maciel, que representó una reducción de los tiempos de comercio exterior en un 60%, equivalente a cuatro días de trabajo promedio en un mes.

Intercambio de información regional

El acceso a la información como forma de colaboración entre distintas aduanas para facilitar operaciones legítimas y combatir las ilícitas es primordial en el comercio exterior actual. La principal herramienta es el intercambio electrónico de información sobre operaciones aduaneras; en este marco, a nivel del Mercosur están operativos dos sistemas: Intercambio de Información de declaraciones Aduaneros (INDIRA) y Sistema Informatizado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA).

INDIRA

Dentro del Sistema Lucia se encuentra el sistema INDIRA, que consiste en el intercambio automatizado de las declaraciones aduaneras de ingreso y egreso (24 horas los siete días de la semana) entre los países del Mercosur.

Este sistema fue concebido con el propósito de prevenir ilícitos, facilitar y controlar operaciones e incluso es adaptable para intercambios bilaterales extra zona.

Este intercambio de datos permite realizar una gestión basada en el riesgo, es decir una herramienta fundamental para los controles al momento del despacho y después de este. La selectividad conseguida mediante la información transmitida a la herramienta INDIRA implica una disminución de tiempos en el despacho, ahorro de recursos y facilitación del comercio legítimo.

La DNA desarrolló una comparación automática de las operaciones para identificar discrepancias y crear perfiles de riesgo. En los casos de inconsistencias se envían alertas a las oficinas encargadas de combatir e investigar los fraudes aduaneros.

En tanto, la Organización Mundial de Aduanas reconoció a INDIRA como un caso de éxito dentro de las mejores prácticas recomendables en cuanto a intercambio de información.

A su vez, las Aduanas de Uruguay y Paraguay se encuentran en un proceso de desarrollo y adecuación para una prueba de intercambio del Sistema INDIRA bajo el modelo de datos de la OMA, lo que en un futuro cercano facilitará el intercambio de información extra zona.

SINTIA

Es un sistema comunitario que permite a los estados miembros del Mercosur realizar el seguimiento de los tránsitos regionales.

A través de la definición de un conjunto de eventos que se transmiten informáticamente entre los países involucrados en la operación, permite la trazabilidad de las cargas desde su salida hasta su arribo al punto de destino.

Este sistema pone a disposición información anticipada de los manifiestos de carga terrestre que van a llegar a la aduana del estado parte, lo que permite una gestión de riesgo más eficiente.

Uruguay tiene implementado este sistema en producción en forma total con Argentina desde 2014. Recientemente comenzaron las pruebas técnicas para iniciar la recepción y envío de información con Bolivia. También se resolvió que próximamente se comenzará a recibir información de los tránsitos que salen desde Paraguay con destino a Uruguay.

RILO

El intercambio de información y la cooperación internacional son pilares indispensables para el combate de fraudes aduaneros y el desmantelamiento de organizaciones criminales transnacionales. En este marco, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) estableció una red global de oficinas regionales de coordinación de información (RILO) con puntos de contactos nacionales a nivel de las administraciones aduaneras. La red RILO está formada por 11 oficinas que cubren las seis regiones de la OMA.

La DNA pertenece a la oficina regional RILO Sudamérica con sede en Chile y es el nexo el Departamento RILO dependiente de la Gerencia de Control y Gestión del Riesgo.

Los cometidos generales del Departamento RILO son: la asistencia y facilitación en el intercambio de información a nivel mundial; recopilación y comunicación de información para la gestión del riesgo; cooperación con organismos y agencias nacionales e internacionales de lucha contra el fraude. En lo que atañe a los cometidos específicos: emisión, recepción y derivación tanto de asistencias en el marco de la Red RILO y acuerdos bilaterales y multilaterales como de alertas de posible tráfico ilícito o fraudes aduaneros, ingreso de los datos de las incautaciones realizadas por la aduana u organismos nacionales de forma electrónicamente Customs Enforcement Network, apoyo a trabajos de inteligencia y desarrollo de actividades relacionadas con las operaciones de la OMA.

Plan Anticorrupción - Memorandos de Entendimiento (2010).

Desde 2010 fueron firmados once memorandos de entendimiento con asociaciones del sector privado, con la finalidad de asumir un compromiso de lucha frontal contra todo tipo de actos de corrupción o reñidos con la ética.

Los memorandos fueron suscritos con las siguientes instituciones: Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU); Asociación Uruguaya de Agentes de carga (AUDACA); Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expreso (AUDESE); Cámara de Autotransporte Internacional del Uruguay (CATIDU); Cámara de Comercio: Cámara de Free Shop; Cámara Uruguaya de Logística (CALOG); Cámara de Zona Franca del Uruguay (CZFUY); Centro de Navegación (CENNAVE); Gremial de Molinos Arroceros; y la Unión de Exportadores del Uruguay (UEU).

Asimismo, en noviembre de 2016 se aprobó el Código de Conducta, producto del esfuerzo colectivo que permitió incorporar aportes de los propios funcionarios. En este marco, se trata de una herramienta que compila todas las disposiciones incluidas en diversas leyes, decretos y códigos. El documento cumple con los lineamientos de la OMA y la obligación asumida por la DNA en los Memorandos de Entendimiento, para regular la conducta no sólo de los funcionarios aduaneros, sino de todas las personas que se desempeñan ante el organismo, en todos sus niveles y jerarquías.

Gestión de Riesgo

El aumento sostenido del comercio transfronterizo, las amenazas crecientes del crimen organizado y la escasez de recursos retan a las aduanas a tomar sus decisiones de control basadas en criterios inteligentes apoyados en las tecnologías de la información.

La OMA y sus miembros asumen que resulta imposible controlar físicamente el 100% de las mercaderías que cruzan sus fronteras, sino que deben realizarse controles selectivos e inspeccionar solo un porcentaje de estas. Esta selección estará basada en criterios de análisis de riesgo, para concentrar los controles en los sectores de alto riesgo, dando agilidad a aquellos más seguros.

De esta manera, se logra maximizar la utilización de los recursos aduaneros, humanos y financieros, y facilitar el comercio. La gestión de riesgo y las tecnologías no intrusivas son las técnicas más utilizadas por las aduanas del siglo XXI.

Sistema Integrado de Inteligencia Aduanera

En el año 2009 existía un control físico sobre 30% de las mercaderías y la efectividad se encontraba por debajo del 0,7%. Frente a esta situación, la DNA diseñó e implementó el Sistema Integrado de Inteligencia Aduanera (SIIA), una herramienta informática desarrollada a medida que permite analizar la información para la toma de decisiones de control; implementar modelos de riesgo; comunicarse entre las áreas de riesgo y operativas, facilitando el flujo de información y mejorando la retroalimentación.

Actualmente en el SIIA hay más de 350 indicadores de riesgo, que permiten enfocar los controles aduaneros sobre las operaciones que están bajo la potestad de la DNA: importaciones, exportaciones, tránsitos, envíos postales/courriers, mercadería próxima a arribar a puertos y aeropuertos, entre otros.

Las reglas permiten marcar automáticamente aquellas cargas que deberán ser sometidas a controles aduaneros. Estas son resultado de un trabajo de inteligencia que permite identificar las cargas de alto riesgo, para poder enfocar los esfuerzos en estas y brindar agilidad al resto.

Cargas en Arribo

Antes del año 2014 el organismo carecía de información anticipada de la carga que estaba por llegar al país, lo que impedía su procesamiento previo para dinamizar las decisiones de control de la DNA.

A partir de ese año, luego de un largo proceso de intercambio con el sector privado, se comenzó a recibir información electrónica de los manifiestos marítimos, lo que permitió aplicar un criterio de selectividad basado en el riesgo sobre estas operativas.

Trazabilidad de la Carga (2016)

La necesidad de monitorear la carga de alto riesgo luego del arribo al país requirió del desarrollo de una herramienta que pudiera acompañar el proceso de manera automática. Es así como la DNA comenzó a trabajar a partir de 2015 en la herramienta de Trazabilidad de Carga. Esta permite dar seguimiento a un contenedor o un stock de alto riesgo y notificar a los interesados de los movimientos de la carga de manera on line, de forma tal de direccionar el control y coordinar a tiempo los esfuerzos entre las agencias gubernamentales e internacionales implicadas.

Historial de Cumplimiento (2018)

El Historial de Cumplimiento consiste en una solución informática desarrollada a medida por la DNA que brinda información sobre el cumplimiento de los operadores vinculados al comercio exterior. Se crearon indicadores y ratios de riesgo de los operadores que son utilizados para la gestión de riesgo y complementariamente para el apoyo a las tareas del Operador Económico Calificado (OEC).

Modelo econométrico y árbol de decisión

Este tipo de análisis estadístico permite predecir la probabilidad de que las operaciones que están ingresando a plaza presenten infracciones aduaneras. La DNA se inició en el desarrollo de Modelos Econométricos a partir de 2010, incorporando a su sistema de selectividad criterios objetivos y de fundamentación científica.

El modelo fue diseñado a partir de una regresión logística que indica el nivel de riesgo de cada importación, basado en ocho variables explicativas. Cuando el modelo arroja alta probabilidad de fraude, se procede a realizar controles aduaneros. Desde la puesta en funcionamiento de la primera versión en 2011, se obtuvieron interesantes resultados.

Adicionalmente, el sistema de riesgo cuenta con árboles de decisión para la predicción del fraude. Un Árbol de Decisión es un método analítico que permite representar, a través de un esquema, la ruta predictiva del fraude aduanero con base en los resultados históricos.

La práctica de estas técnicas permitió mejorar la precisión de los controles, lo que a su vez se reflejó en la obtención mejores resultados.

Riesgo a posteriori

En sintonía con lo establecido en el Convenio de Kyoto Revisado, la DNA enfoca sus controles basados en auditorías posteriores al despacho. Para ello se desarrolló una regresión logística que permite modelar la tendencia del fraude de cada operador. La información utilizada en la modelización contiene datos del Sistema Lucía, así como de organismos gubernamentales vinculados al Comercio Exterior (Dirección General Impositiva y Banco Central del Uruguay).

Como resultado se obtiene una calificación de riesgo para cada importador y aquellos más riesgosos son incorporados en el Plan Anual de Auditoría de la División de Fiscalización.

Inspecciones a depósitos y Zonas Francas (2015)

A partir del año 2015 la Dirección Nacional de Aduanasx comenzó con el control de existencias de mercaderías en Zona Franca y Depósitos a través de un grupo especializado.

Se definió un cronograma de inspección, se elaboraron reportes y seguimiento de los resultados, además de los procedimientos sancionatorios correspondientes ante incumplimientos a la normativa vigente.

Mapeo de Operadores (2017)

Este proyecto fue iniciado en 2017, con el propósito de sistematizar la información histórica de mercaderías y operadores, a partir de matrices, métricas e indicadores, lo que resultó en un índice de riesgo de cada importador.

La herramienta permite conocer, de manera sistematizada y resumida el comportamiento de una mercadería y de los operadores de comercio exterior, en un período de tres años, con actualización semanal.

A su vez, dará apoyo a la selectividad y ofrecerá nuevos insumos para el Plan de Auditoría y control de operadores en la etapa posterior al despacho.

Luego de efectuar cualquier tipo de control a una carga (en cualquier punto del territorio nacional) el funcionario debe ingresar al SIIA, por medio del Protocolo Operativo Estándar (POE), todos los datos relacionados a los resultados obtenidos en el control realizado.

Los riesgos son dinámicos, ya que contar con retroalimentación operativa en tiempo real permite una actualización constante en cuanto a las tendencias en materia de prácticas fraudulentas y al mismo tiempo contribuye a un control más eficiente.

E-commerce

La Aduana recibe hoy información sobre las operaciones de comercio electrónico y de esta forma realiza inteligencia sobre esta nueva modalidad de transacciones.

Los riesgos que se analizan en este tipo de operaciones también están relacionados con la recaudación y la seguridad.

Ante el crecimiento exponencial registrado por el comercio electrónico, la DNA creó un equipo multidisciplinario para trabajar en esta modalidad comercial. Asimismo, la nueva estructura organizativa prevé la existencia de una nueva unidad especializada en E-Commerce.

GRIA (2010)

El Grupo de Respuesta e Inteligencia Aduanera (GRIA) es un grupo especializado de lucha contra el contrabando, una unidad con jurisdicción nacional que depende de la Dirección Nacional de Aduanas integrada por 14 policías.

Como consecuencia de los operativos liderados por este grupo en total fueron procesadas 425 personas, entre ellos 54 funcionarios públicos de diferentes organismos del Estado, además de haberse incautado mercadería en infracción por un monto total aproximado de US$ 12.530.732.86.

Sistema de Cámaras de Video Vigilancia

Actualmente la DNA cuenta con un sistema de video vigilancia que funciona las 24 horas, los 365 días del año, que está a cargo de la División de Investigación e Inteligencia Aduanera, dependiente del Área Control y Gestión del Riesgo.

En el Puerto de Montevideo existen 28 cámaras fijas y 13 domos. En tanto, en el Aeropuerto Internacional de Carrasco hay 8 cámaras fijas y un domo.

En el Puerto de Colonia hay 17 cámaras fijas y 3 domos, en Fray Bentos 14 cámaras fijas y 9 domos, en Paysandú 28 cámaras fijas y 6 domos, en Salto 16 cámaras fijas y 7 domos.

A su vez, en los depósitos extra portuarios actualmente se visualizan en línea las cámaras de 40 depósitos fiscales extra portuarios.

Las filmaciones suministradas internamente para la DNA fueron utilizadas como pruebas en 59 procedimientos lo que incluyó sumarios, procedimientos internos y denuncias por infracciones aduaneras.

El GRIA utilizó filmaciones como prueba en denuncias penales por contrabando, con 26 procesados. Fueron proporcionadas a la Policía 10 filmaciones para Inteligencia, Narcóticos, Investigaciones e Interpol, las que se usaron como prueba en diversos delitos, obteniendo entre otros procesamientos por delito continuado de contrabando.

Fueron entregadas filmaciones a la Armada Nacional y Prefectura, así como a la División Investigaciones

de la Armada, que resultaron en 14 denuncias con diversos procesamientos - con y sin prisión- por delitos de contrabando y estupefacientes.

Fiscalización y Proceso Auditoría Aduanera certificado en calidad

En la División Fiscalización diseñó un protocolo de actuación en el que se establecía como debían realizarse las inspecciones a empresas por parte de los equipos inspectivos.

En el año 2012 tomando los lineamientos de la Organización Mundial de Aduanas, basados en los principios de Auditoría y con la experiencia adquirida por los funcionarios de la División se redactó un Manual de Proceso de Auditoría Aduanera, en el que se establecen los procedimientos y tareas a cumplir en cada una de sus etapas, lo que ofrece garantías tanto para la DNA como para el contribuyente. En 2013 se diseñó, desarrolló e implementó desde la División Fiscalización un sistema informático de apoyo al Proceso de Auditoría.

Este Programa denominado "Mantis" permite el registro y trazabilidad de las actuaciones; seguimiento en tiempo real; notificaciones; soporte de formularios y documentos; acceso a Información de distintos organismos; seguridad de la Información; base de datos; auditoría del sistema.

El 25 de setiembre de 2014 la División Fiscalización obtuvo la certificación de calidad bajo la norma ISO 9001:2008 del Proceso de Auditoría Aduanera y fue la primera oficina fiscalizadora dependiente del MEF en obtener la certificación.

La División Fiscalización obtiene en su primera participación el Premio Compromiso con la Gestión Pública. En octubre de 2017 la División Fiscalización fue auditada por cuarto año consecutivo y certificada bajo la nueva norma ISO-9001:2015.

Durante 2018, la División Fiscalización participó en eventos técnicos organizados por la Organización Mundial de Aduanas y por el Fondo Monetario Internacional exponiendo sobre la metodología de trabajo y los logros obtenidos a lo largo de estos años.

Esto posicionó a la División como referente respecto a los demás países de América Latina y el Caribe. En 2010-2017 la División recaudó US$ 52.253.205 luego de haber realizado 2144 Auditorías Aduaneras, con una efectividad mayor al 80%.

Propiedad Intelectual

Entre 2013 y 2018 la División especializada realizó 288 procedimientos de Propiedad Intelectual. Sobre ese total, 183 casos fueron denunciados y 105 no presentaron denuncias. A su vez, respecto a los 183 procedimientos positivos con denuncia, 117 fueron realizados en plaza y 66 fueron contenedores en tránsito. En dichos procedimientos se incautó US$ 94.585.026.

Lavado de activos

En el caso de Lavado de Activos, la tarea se circunscribe al control transfronterizo de valores, en cumplimiento de las normas vigentes. También se participa activamente en diversos ejercicios de control de valores transfronterizos coordinados por GAFILAT.

El ejercicio consiste en fijar días específicos para intensificar los controles y el intercambio de información con los países de la región en determinados puntos estratégicos (aeropuertos, puertos de importante tráfico de pasajeros). Participan Argentina, Paraguay, Brasil y Uruguay. Entre 2010 y 2018 se realizaron 28 procedimientos de Lavado de Activos en todo el país por US$ 1.361.597.

Narcotráfico

El control sobre el ingreso y egreso de sustancias prohibidas es uno de los cometidos operativos sustanciales de la DNA, y específico de la División Propiedad Intelectual, Lavado de Activos y Narcotráfico.

Esta tarea comprende el control en los pasos de frontera, así como en los lugares en donde llega correspondencia o compras por internet. Allí la DNA tiene personal destacado para los despachos, que recibe alertas o controla los paquetes recibidos con tecnología no intrusiva (escáner).

Entre 2011 y 2018 se realizaron 181 procedimientos de narcotráfico en todo el país. En ese período las sustancias más detectadas fueron las pastillas de éxtasis (234.426 unidades), por un valor estimado de $U 270.293.178 y cocaína (455.314 gramos).

Asimismo, en ese período se incautaron 1.335.192 gramos de marihuana y 25.460 gramos de pasta base.

Mauro Borzacconi

Presidente de la Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay

Una sinergia necesaria

Sin duda alguna, nuestro país ha experimentado –en los últimos años– un incremento muy marcado del sector logístico, en general, y del sector agroindustrial, en especial, en lo que refiere a las exportaciones. Dicho aumento, aparejó inevitablemente un crecimiento y desarrollo del transporte terrestre de carga, demandando a su vez, una adecuada infraestructura física, logística y de transporte, para impedir que se enlentezca y dificulte el crecimiento referido. Ello trajo consigo también, mayores beneficios para la empresas, la posibilidad de actualizar sus flotas, el incremento de su competitividad, la generación de empleos, y consiguientemente el aumento de las inversiones en el sector.

Hoy en día, quizás como consecuencia del difícil y complicado escenario regional, este crecimiento exponencial se paralizó y la realidad actual contrasta con la existente hasta hace apenas un lustro. Es por ello que el transporte profesional de carga por carretera, demanda ahora de la Administración Aduanera, mayor facilitación de las operaciones, la eliminación de "tiempos muertos" no atribuibles a sus propias ineficiencias –sino a las generadas por el propio Estado– y consiguientemente, un actuar más diligente al respecto.

Se ha colaborado –desde el sector privado– sin restricciones con la Administración, en la implementación de medidas que permitan alcanzar al sector una mayor competitividad a nivel regional. Si bien es cierto que el logro de esa competitividad, no es consecuencia exclusiva del actuar de la Aduana, no es menos cierto que su actuación –tanto a nivel institucional como operativo– resulta determinante.

Las empresas han cumplido con su deber de colaboración en la implantación de un sistema más ágil y transparente. Nuestros viajes hoy, van controlados por un precinto electrónico, se ha implementado la "guía de carga", y se ha trabajado internamente para adecuar la actuación de nuestras empresas a las "mejores prácticas aduaneras internacionales". Algunas de nuestras empresa asociadas han traspasado los requisitos exigidos para constituirse en "operadores de confianza" de la Aduana, y otras tantas se encuentran recorriendo dicho camino.

Corresponde ahora a la Dirección Nacional de Aduanas, agilizar los procesos, evitar los trámites inútiles en frontera, y adecuar los tiempos de la Administración a los de la realidad –nacional e internacional– comercial. Sin ese esfuerzo complementario, todo lo alcanzado hasta ahora no bastará para lograr un estatus de mayor competitividad y seguridad. Esperemos que el escenario futuro, contemple esta circunstancia.

La DNA firma acuerdos de cooperación y asistencia mutua institucional

La Dirección Nacional de Aduanas suscribió recientemente Acuerdos de Cooperación y Asistencia Mutua en materia aduanera con Angola, Belarus e India, lo que aumenta la cantidad de tratados firmados hasta el momento con el propósito de sistematizar la información disponible para combatir, prevenir y reprimir ilícitos aduaneros.

Asimismo, los acuerdos permiten compartir información sobre las mejores prácticas y procedimientos aduaneros.

Anteriormente, la DNA había firmado acuerdos con Azerbaiyán, China, Corea del Sur, Egipto, Estados Unidos, Finlandia, Israel, México, Países Bajos, Rusia y Sudáfrica.

Para que los acuerdos entren en vigencia es preciso determinar y establecer un marco legal que habilite a las Aduanas a compartir la información de las declaraciones aduaneras, con las garantías suficientes para un correcto uso de la información que será confidencial y protegida.

En línea con las mejores prácticas, recomendaciones e instrumentos internacionales, la DNA ha trabajado intensamente en la promoción de la negociación de acuerdos internacionales entre Uruguay y otros Estados para favorecer la asistencia mutua y cooperación con las administraciones aduaneras de otros países, en particular con quiénes mantienen una relación comercial bilateral.

La meta institucional apunta a fortalecer la cooperación recíproca aduanera en tiempo real y a través de procedimientos automatizados, para facilitar el comercio, mediante la creación de una red de e-customs que asegure el flujo de comunicación y mayor eficiencia del control aduanero.

El fortalecimiento de la cooperación recíproca quedó claramente estipulado en el documento denominado “Aduanas en el Siglo XXI” de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), como parte de la estrategia a desarrollar por las distintas Administraciones de Aduanas.

Carlos Loaiza Keel

Secretario General de la Cámara de Empresarios de Free Shops del Uruguay

Acompañando las transformaciones

Como hemos expresado en el pasado, en oportunidad de contribuir con los Anuarios publicados por la Dirección Nacional de Aduanas, la institución ha experimentado un extraordinario proceso de transformación, a partir del liderazgo que ha llevado adelante el Cr. Enrique Canon.

Sentimos una profunda gratitud por haber sido invitados a participar en esta publicación, que pretende compendiar los principales logros de estos años, reflejando un proceso modernizador, transparente y colaborativo con el sector privado. Los últimos han sido años muy desafiantes para la industria del Free Shop de frontera en Uruguay, que ha sufrido especialmente la inestabilidad económica y política de nuestros vecinos, y hoy se enfrenta al enorme reto de competir con un régimen similar al otro lado de la frontera con Brasil.

En este difícil contexto, la Cámara de Free Shops del Uruguay ha aprovechado la oportunidad para colaborar activamente con las autoridades uruguayas llamadas a regular y controlar nuestro sistema. Ejemplos de esto han sido los acuerdos alcanzados con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, FUECYS e INEFOP, cristalizados en diversas normas, por los cuales se establecieron regímenes especiales de seguro de desempleo parcial y programas de capacitación especialmente diseñados para el capital humano de frontera.

La misma experiencia tenemos con el Ministerio de Economía, que ha sido siempre sensible a las dificultades del sector y con quien hoy mantenemos una ambiciosa agenda de equiparación con el régimen brasileño de frontera de Brasil, que tuvo como primera realización la consolidación de una franquicia de equipaje acompañado consensuada a nivel MERCOSUR y los trabajos en torno a una lista única de productos a venderse bajo el régimen de frontera.

Aduanas merece especial mención: hemos podido construir una relación estrecha y productiva, de confianza, desde la misma firma de un Memorándum de Entendimiento, bajo el cual hemos realizado actividades de promoción y difusión institucional, conocimiento del sector, y por el que hemos aprobado un Código de Ética sobre el que trabajamos en colaboración con Aduanas.

Celebramos con alegría y admiración sinceras estos 10 años de gestión moderna y transformadora de Aduanas, y felicitamos encendidamente a su director y a su equipo de excelencia.

Cra. Ana Rey
Presidenta del Instituto Nacional de Logística

Confiabilidad a los clientes

La contribución de la reforma aduanera en Uruguay permitió el desarrollo de cadenas logísticas vinculadas al comercio exterior local y regional. Los documentos electrónicos y la figura del operador económico calificado otorgan confiabilidad a los clientes del Hub logístico la valoración de los clientes internos para la distribución regional requiere de la excelencia aduanera para la radicación de los stock.

La movilización de carga de tránsito en los puertos constituye un modelo de eficiencia aduanera que facilito las operaciones de la hidrovía y del rio Uruguay.

El Inalog ha trabajado en los últimos años impulsando la marca Uruguay Logístico asociado a un modelo de gestión eficiente del sector y su cadena de valor.

En la hoja de ruta sectorial elaborada en 2019 se recogen las acciones de corto, mediano y largo plazo que con Transforma Uruguay impulsa el proceso de "Aduana sin papeles" y "Operador Económico Calificado" que deben constituir junto al fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), ventajas competitivas sectoriales.

El tiempo de las operaciones de tránsito y distribución deben optimizarse en forma permanente y los acuerdos con las fronteras y otras regiones de nuestro hinterland, son fundamentales para el Hub.

Inalog promueve e impulsa, el desarrollo del sector, pero eso solo es posible si todos los actores que integran la cadena de valor comparten valores y metas de desarrollo hacia un futuro desafiante del comercio mundial.

En 2019 se consolida el estudio de la hoja de ruta sectorial y se invierte con la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII) U$S 5.800.000 de fondos no reintegrables al sector.

Una nueva forma de aplicar las transformaciones institucionales

El proyecto de Gestión del Cambio, que comenzó a implementarse a partir de 2013, aportó una contribución significativa a la transformación institucional mediante la transmisión de un concepto central: imponer en la cultura de la organización la necesidad de acompañar las modificaciones en la gestión y formar parte de ellas.

El proceso de Gestión del Cambio comenzó en julio de ese año y se extendió hasta octubre de 2014, a partir de la asistencia de una consultoría externa que acompañó las reformas y planes de cambio que la DNA encaraba en ese momento. Se comenzó a trabajar sobre diversas iniciativas con impacto directo sobre los funcionarios aduaneros, cuya implementación estaba en plena gestación, como por ejemplo, el Sistema de Incentivos por Mejor Desempeño.

La implementación de esa iniciativa, entre otras, y la preparación del cuerpo de dirección y gerentes para los tiempos de cambio fue posible tras la concreción de entrevistas, talleres, cursos de capacitación, jornadas de trabajo y coaching.

Dichas instancias también abarcaron a funcionarios con responsabilidades de gestión y otros pertenecientes a oficinas clave que habrían de desempeñar roles específicos en dicho proceso de transformación.

En el último tramo de 2016, la institución redobló esfuerzos en este rubro con un desafío definido y vigente hasta hoy: anclar en la cultura organizacional la continuidad de los cambios profundos a los que la DNA asistió en estos años.

Continuidad del proceso

Para ello, es preciso continuar fomentando el mayor nivel de participación y protagonismo posible de todos los funcionarios, con la convicción de que hay sitio para todos en este proceso de transformaciones.

Para facilitar los procesos de cambio organizacional, atender su impacto interno, en los procesos y en la cultura organizacional -de manera de aportar herramientas y métodos que alienten el involucramiento y la participación para lograr cambios efectivos que produzcan los resultados proyectados- fue que se decidió constituir un equipo de trabajo integrado por funcionarios especialmente capacitados.

Dicho equipo -que había establecido un cronograma de trabajo para el ejercicio 2017-2018- considera como vital en este proceso el rol de todos los funcionarios, en particular de aquellos que asumen responsabilidades en la gestión de esos cambios.

Para implantar esa cultura organizacional de gestión del cambio, ya en 2017 se realizaron treinta reuniones con 262 funcionarios de todo el país, en las que se relevaron necesidades, inquietudes y aportes, que activaron diversas acciones internas para facilitar la gestión de diversos temas, lo que a su vez permitió detectar oportunidades de mejora .

En esa oportunidad fueron seleccionados cinco proyectos estratégicos para apoyar a través del aporte de un enfoque sobre gestión del cambio (análisis interesados, acciones de comunicación y capacitación, etc.). Además, tres proyectos derivados de las reuniones con los funcionarios fueron tomados en cuenta para ser desarrollados por el propio equipo.

Visitas

Mientras tanto, en 2018 se realizó una segunda ronda de visitas enfocada en las Administraciones de Aduana del interior, a las cuáles asistieron 51 funcionarios de Artigas, Rivera, Fray Bentos y Salto, así como de las sedes regionales de vigilancia Norte, Suroeste y Noroeste.

En esta oportunidad y en función de la experiencia obtenida en la primera ronda de visitas del año 2017, se planteó suministrar información útil basada en los relevamientos anteriores para lograr una mejor gestión y acceso a las herramientas y espacios disponibles en la organización, además de generar un intercambio personal y recibir insumos para continuar con gestiones para la mejora de las condiciones de trabajo.

Al mismo tiempo, durante el año 2018 el equipo de Gestión del Cambio dió apoyo y seguimiento a las siguientes iniciativas:

Proyecto Señalética en el edificio central de la DNA; Plan Capacitación 2018; Acciones para la mejora del clima y el desarrollo; Proyecto Gestión de Stock; Proyecto Gestión Coordinada de Fronteras; Proceso de inducción para nuevos ingresos de funcionarios y actuación del Comité de Bienvenida; Comisión bipartita DNA Salud y Seguridad Ocupacional; Curso Virtual para Administraciones Interior: "Competencias para el fortalecimiento de la gestión personal y el trabajo en equipo", con 33 participantes; Charla sobre buenas prácticas y posturas saludables (Salud Ocupacional); Estado de Situación de Juntas Médicas ASSE; Plan de trabajo sobre revisión de procedimiento interno en virtud de Ley 18.719, Art. 45 el cual se titula "Inasistencias por enfermedad"; Protocolo sobre uso adecuado de ropa de trabajo; Buen uso de espacios comunes; Sistema de certificados e inscripciones electrónicas de Capacitación.

Desafíos

Mientras tanto, durante el año 2019 el equipo Gestión del Cambio trabajó sobre el seguimiento e impulso de las siguientes iniciativas:

Recomendaciones para funcionarios ante situaciones hostiles en la operativa; Protocolo sobre uso adecuado de ropa de trabajo en el marco de la Comisión Bipartita de Seguridad y Salud Ocupacional; Instancias de capacitación al Poder Judicial; Obligatoriedad de servicios médicos y estrategia del MEF; Proyecto piloto Recepción de Denuncias; Concurso de ascensos; Salas de lactancia en la Administración de Carrasco; Propuesta de Currícula Básica de Capacitación; Nuevos ingresos, proceso de inducción y presupuestación de provisoriatos; y Nuevo Proceso de Seguimiento de Licencias Médicas (art. 45 Ley 18.719).

OMA destaca modelo de ética y transparencia

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) reconoció a la Dirección Nacional de Aduanas por su modelo de ética y transparencia de gestión, al tiempo que destacó el trabajo realizado junto con los actores privados para erradicar prácticas vinculadas con la corrupción.

La DNA admitió que no escapa a la coyuntura mundial en la cual cada año se paga US$ 1 billón en sobornos y son robados unos US$ 2,6 billones mediante actos de corrupción -cantidad equivalente a más del 5% del PBI mundial-, según datos divulgados por la Organización de Naciones Unidas.

Precisamente, el Programa de ONU para el Desarrollo establece que en los países en desarrollo se pierde una cantidad de dinero diez veces mayor que la dedicada a la asistencia oficial para el desarrollo como consecuencia de hechos de corrupción.

En ese marco, la DNA reconoció que no escapa a esa realidad mundial y tiene puntos débiles, sensibles a la corrupción, que llevaron a su identificación para minimizarlos.

A partir de la implementación del Programa de Modernización de la Dirección Nacional de Aduanas, la Institución duplicó esfuerzos en pos de identificar y trabajar sobre los puntos vulnerables a la corrupción.

Como la corrupción afecta a la sociedad -tanto a nivel público como privado- y además responde a distintas causas, la DNA instauró diversas medidas, con propuestas creativas e innovadoras, algunas de las cuáles apuntaron a la prevención y otras directamente a la sanción.

Tal como señala el último párrafo de la Visión 2030 de la DNA, todos quienes integran el organismo deben apuntar a ser "servidores públicos profesionales y efectivos, íntegros e intransigentes con la corrupción, comprometidos, con la razón y el corazón, en el cumplimiento de nuestra misión".

Además, establece que esta la batalla contra la corrupción "se libra día tras día", por lo que se implantaron "muchas" iniciativas tendientes a promover "la integridad y luchar contra la corrupción" en la institución.

Código de conducta

Una de las acciones desarrolladas en la DNA es la aplicación de un Código de Conducta, que establece normas y políticas internas, con reglas de juego que determinan los valores y principios morales, éticos y jurídicos por los que deberán regirse los funcionarios.

El Código de Conducta es un mecanismo destinado a combatir la corrupción, dentro de un marco de prevención. El documento se nutrió de aportes realizados por los propios funcionarios y permite a la DNA tener una regulación para determinar que comportamientos son aceptados y cuáles no. Ello permite ofrecer a los funcionarios un marco de referencia para realizar sus tareas con certeza y trasparencia.

El Código se transformó en una herramienta que sistematizó disposiciones que hasta ese momento estaban fragmentadas en diversas leyes, decretos y códigos, las complementó e incluyó normas específicas para funcionarios de la DNA.

Asimismo, el Código también establece cuáles son las conductas intolerables e incluye medidas disciplinarias o acciones judiciales en caso de que su aplicación sea necesaria.

Los objetivos específicos del Código son los siguientes: prevenir actos de corrupción y fomentar la educación ética para prevenir conductas disfuncionales; promover los principios y valores éticos en la DNA, en relación a funcionarios y ciudadanos; constituir criterios claros y simples de referencia para que el aduanero desarrolle sus tareas con la máxima transparencia; afianzar la confianza de la comunidad en la DNA.

El documento también establece que sus normas se aplicarán a todos los funcionarios de la DNA, en todos los niveles y jerarquías, "cualquiera sea la forma de vinculación con ésta, sin perjuicio de la aplicación de las normas generales de conducta establecidas para los funcionarios públicos en general o aduaneros en particular."

Con la aplicación del Código de Conducta, la DNA cumplió con un mandato de OMA, ya que la Declaración de Arusha (revisada) establece que "un elemento clave de cualquier programa efectivo en materia de ética es el desarrollo, la publicación y la aceptación de un código de conducta completo, que establezca de manera práctica y sin ambigüedad los términos del comportamiento esperado de todo el personal aduanero."

Dicha Declaración plantea que el Código incluya sanciones en caso de incumplimiento, pero en el caso de la DNA no fue considerado necesario, porque existe un procedimiento disciplinario que se aplicará en caso de infracción de sus disposiciones, establecido en el Estatuto del Funcionario Público de la Administración Central.

Ética y transparencia

Respecto a la ética y la transparencia, la DNA ha venido realizando un trabajo incansable en lo que respecta a transparencia activa como pasiva, para lo cual dispone de responsables designados para cada una de ellas. En lo referente a la transparencia pasiva, la página web del organismo tiene un formulario electrónico que permite ingresar solicitudes de acceso a la información pública en línea, que son gestionadas internamente.

En 2018, se generaron 45 expedientes con consultas que fueron derivados al área de Jurídica para determinar que no se tratara de información confidencial o reservada, única situación en que esta es negada.

Un taller de trabajo sobre las solicitudes de acceso a la información pública -organizado en conjunto con la Unidad de Acceso a la Información Pública (UAIP), que integra la Agencia de Gobierno Electrónico y Sociedad de la Información y del Conocimiento (AGESIC)- permitió nivelar y estandarizar criterios y conocimientos sobre un asunto sensible.

En lo que atañe a la transparencia activa, la DNA mantiene su página web actualizada y con la información necesaria para facilitar el derecho de acceso de los ciudadanos a la información pública. De hecho, en su último ranking de sitios auditados, la UAIP concede a la página web de la DNA 13 de 14 puntos posibles que otorga el estudio.

Memorándum de Entendimiento

Mientras tanto, para fortalecer la participación de todos los actores -públicos y privados, además de prevenir y combatir la corrupción, en el marco de una gestión eficiente y responsable, la DNA firmó 11 Memorándum de Entendimiento con el sector privado.

La iniciativa buscó establecer líneas de acción comunes en materia de ética y transparencia entre las partes para aumentar el nivel de confianza, así como atacar en forma coordinada todas aquellas conductas reñidas con la normativa vigente que impliquen hechos de corrupción. Para ello, realizará el máximo esfuerzo en su erradicación, tanto en el ámbito público como privado.

Dichos memorándum fueron firmados con las siguientes instituciones: Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU); Asociación Uruguaya de Agentes de Carga (AUDACA); Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expreso (AUDESE); Cámara de Autotransporte Internacional del Uruguay (CATIDU; Cámara de Comercio; Cámara de Free Shop; Cámara Uruguaya de Logística (CALOG); Cámara de Zona Franca del Uruguay (CZFUY); Centro de Navegación (CENNAVE); Gremial de Molinos Arrocero; y Unión de Exportadores del Uruguay.

En paralelo, cada año se realiza un plan de acción con los signatarios, en el que se incluyen acciones específicas para cada una de esas instituciones. En el caso de aquellas cámaras o gremiales que no tengan un Código de Conducta, la DNA ofreció su colaboración para que puedan desarrollarlo. Por su parte, con aquellas instituciones que dispongan de un Código de Conducta se realizan actividades formativas para sus miembros.

Medios y garantías

Mientras tanto, el Procedimiento Piloto para recibir denuncias de los signatarios de los Memorándums de Entendimiento proporciona a los operadores de comercio exterior los medios y garantías correspondientes para presentar y justificar denuncias, que serán recibidas de forma más organizada, con la trazabilidad, el procesamiento y el monitoreo adecuados.

En síntesis, la DNA ha venido trabajando de manera planificada y coordinada en asuntos como la ética y la transparencia, para garantizar que sus funcionarios conozcan sus responsabilidades éticas, lo cual redundará en una institución menos expuesta a la corrupción. No obstante, se trata de un proceso de desarrollo continuo, que apunta a convertir a la DNA en una Aduana ejemplar.

Compromiso con la mejora de gestión

La División Fiscalización, dependiente de la Gerencia de Control y Gestión de Riesgo, se transformó en la primera oficina de la DNA y la primera estructura fiscalizadora del Ministerio de Economía y Finanzas en haber sido certificada en el Sistema Gestión de calidad bajo la Norma ISO 9001- 2008.

El camino para obtener la certificación requirió el rediseño de un proceso de auditoría que respondiera a las exigencias de un mercado cada vez más competitivo y profesionalizado; en ese marco, se diseñó e implementó el sistema informático Programa de Auditoría Mantis, ajustado a las necesidades actuales.

Al implantar el sistema de calidad ISO 9001-2008, la División Fiscalización concretó una gestión más eficiente y eficaz de sus recursos, con un mayor profesionalismo en el trabajo realizado. Esta nueva forma de gestión permitió superar todas sus metas y batir récords en montos de recaudación.

La certificación fue renovada año tras año y a partir de 2017 la División comenzó a ser auditada bajo la nueva norma ISO-9001 -2015, con nuevos requerimientos de calidad, que obligó a intensificar esfuerzos. A lo largo del tiempo, la División Fiscalización consiguió mantener esta certificación en calidad y avanzar en el camino de mejora continua como activo regulador del comercio exterior, con el propósito de "controlar menos y controlar mejor".

La consecución de estos objetivos no hubiese resultado posible sin el compromiso de los funcionarios, que se abocaron a controlar el cumplimiento de la normativa, para proteger la renta fiscal, la seguridad de la población y la competencia leal de los operadores, a través de una fiscalización inteligente de las operaciones de comercio exterior en base a las declaraciones tributarias.

En la búsqueda constante de la mejora continua, la División Fiscalización obtuvo el bronce en el premio "Compromiso con la Gestión Pública", concedido por el Instituto Nacional de Calidad (INACAL) y el Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU), para facilitar y apoyar a las organizaciones públicas mediante un modelo de fácil comprensión que muestre el progresivo camino hacia una gestión más competitiva, sistemática y sustentable en procura de la gestión total de calidad.

La iniciativa busca promover el conocimiento y establecimiento de procesos de gestión total de calidad. Además, se propone mejorar el desempeño de las empresas al promover la mejora continua de su gestión, reconocer los esfuerzos integrales hacia la gestión total de calidad y difundir las experiencias exitosas en ese rubro y estimular la toma de conciencia en las organizaciones públicas y otros actores sobre la importancia de la mejora de gestión como factor clave para el desarrollo.

Concede tres reconocimientos diferentes: Premio Compromiso con la Gestión Pública Oro, avance destacable; Premio Compromiso con la Gestión Pública Plata, avance significativo; y Premio Compromiso con la Gestión Pública Bronce, avance medio.

Precisamente, esta fue la distinción alcanzada por la División Fiscalización en su primera participación en el concurso, consecuencia de un largo camino repleto de esfuerzo y compromiso, con la firme convicción de que se está transitando por la senda correcta.

Jesús Luis San Martín
Director de Tirapu SA

Un trabajo en conjunto

Es una empresa de transporte de líquidos a granel por carretera con 50 años de presencia en el mercado. En las cisternas de TIRAPU se transporta la mayor cantidad de exportaciones de líquidos del Uruguay y es uno de los mayores importadores en el rubro. En los años de trayectoria que tiene, ha sido testigo privilegiado de las sucesivas transformaciones que en el ámbito aduanero y del transporte internacional.

En la última década ha sido partícipe de la innovación tecnológica introducida con el SISTEMA LUCIA, en especial en lo referente a la declaración de sus cargas por MIC electrónico y el seguimiento del proceso de liberación en el momento. Los avances en esta materia ayudan a que la liberación de los camiones sea más temprano, permitiendo la circulación con luz diurna durante más tiempo; lo que tiene como consecuencia una conducción más segura.

Desde el 2017 está certificado como OEC, lo que ha llevado a la empresa a un nuevo relacionamiento con la DNA. Ahora no es un sujeto pasivo en la fiscalización, sino que debe ser proactivo en la prevención de ilícitos y demás aspectos que afecten la seguridad de la carga. El ser auditados por DNA le impulsa a mejorar cada día en los aspectos que hacen a la segura circulación de sus equipos.

En el 2018 fue parte de la firma del primer Acuerdo de Reconocimiento Mutuo SUR - SUR entre el programa OEC de Uruguay y AEO de Brasil. Estos acuerdos redundarán en mayores beneficios para las empresas certificadas, reduciendo los tiempos de espera en las fronteras entre ambos países.

TIRAPU ha sido parte de la implementación de las mejoras en este sentido, participando de todas las instancias convocadas por DNA al respecto y trabajando con las aduanas de la región en la aplicación de los beneficios para las empresas.

Felicitamos a la Dirección Nacional de Aduanas por este camino que ha emprendido, sabiendo que cuando enfrentamos nuevos desafíos, encontramos obstáculos inesperados; pero también quienes nos quieren ayudar a sortearlos. Seguiremos trabajando juntos en la mejora constante de los procesos que redunden en más y mejor trabajo para todos.

Comité Público - Privado

El Comité Público- Privado se transformó en un ámbito idóneo para discutir y analizar consultas, aportes y propuestas realizadas por los distintos actores de la comunidad de comercio exterior. Mediante la profundización del diálogo entre las partes, esta herramienta se convirtió en un activo excluyente para el comercio exterior, al ser un espacio en el que se exponen tanto problemas como soluciones.

En rigor, el Comité fue creado con la intención de recibir de "forma institucionalizada" los planteos e inquietudes de la comunidad de comercio exterior, así como los del propio organismo.

Bajo la presidencia del Director Nacional de Aduanas realiza un asesoramiento no vinculante y tiene como integrantes a distintas asociaciones o instituciones representativas del comercio exterior.

A partir de su creación, han participado de sus sesiones representantes de entidades como la Asociación Rural del Uruguay, Cámara Nacional de Comercio y Servicios, Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay, Centro de Navegación, Cámara de Zonas Francas, Cámara Antipiratería, Cámara de Lucha Contra la Piratería, Liga de Defensa Comercial, Unión de Exportadores, Cámara Mercantil, Cámara de Industrias, Asociación Uruguaya de Agentes de Carga, Asociación de Freshopistas del Chuy, Asociación Comercial de Freshops de Rivera y la Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expreso.

Intercambio

Ese ámbito fue propicio para que la Dirección Nacional de Aduanas informara al sector privado sobre iniciativas trascendentes como el Operador Económico Autorizado, el Acuerdo de Asistencia Mutua Aduanera celebrado con la Aduana de Estados Unidos, el Proyecto del Código Aduanero (CAROU), la Automatización de Controles Aduaneros en Acceso Maciel y el Centro Nacional de Verificación.

En ese marco, el sector privado también planteó sus puntos de vista con respecto a dichos temas y el funcionamiento del Comité.

El Comité también recibió en otra reunión al entonces Secretario General Adjunto de la Organización Mundial de Aduanas, Dr. Sergio Mujica, ocasión en la cual fueron presentados los avances del Proyecto de Automatización en el Puerto de Montevideo.

También se produjo un espacio de discusión sobre el CAROU, en el cual la Directora de la División Gestión Jurídica Notarial, Dra. Roxanna Brizuela, y el Asesor Letrado de la DNA, Dr. Stanislao Lamenza, dieron curso a las consultas del público sobre alcance y aplicación del Código. Por su parte, el Director del Departamento OEC, Ing. Diego Casella, actualizó los logros obtenidos por el Programa.

En otra oportunidad, participaron del Comité las empresas certificadas como Operador Económico Calificado, además de representantes de las principales cámaras y gremiales del Comercio Exterior.

En esa instancia, al exponer sobre el Piloto implementado en el Acceso Maciel, la institución presentó los beneficios obtenidos reducir el tiempo de los controles, así como objetivos de futuro y los compromisos requeridos para conseguirlos.

Logros y desafíos

También fue posible conocer el modelo de la plataforma implementada por la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), con sus correspondientes desafíos y los resultados obtenidos, además de los beneficios del programa Operador Económico Calificado y los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) con sus correspondientes ventajas para las empresas certificadas.

En el tercer Comité, que tuvo la participación de autoridades de la Administración Nacional de Puertos representantes de cámaras y gremiales del Comercio Exterior y empresas certificadas como Operadores Económicos Calificados, trató asuntos como: Centros de Verificación, Fiscalización posterior de las operaciones aduaneras, el Programa de Operador Económico Calificado y los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo según la perspectiva del relacionamiento comercial mundial, así como los Memorándum de Entendimiento de Ética y Transparencia.

En cada sesión, la DNA presentó logros alcanzados y desafíos futuros respecto a cada proyecto, lo que permitió generar espacios de consulta y aportes de todos los presentes.

Pluralidad

Con el paso de los años, los Comité público- privado incrementaron la pluralidad de participantes, al punto tal que también se sumaron a las reuniones representantes del Ministerio de Economía y Finanzas.

Esa vez se trató el Acuerdo de Facilitación del Comercio, sobre el cual la Directora del Departamento VUCE, Dra. Viviana González, destacó el proceso de implementación, inspirado por los objetivos de transparencia, previsibilidad y eficiencia. El proyecto implicó la creación de ciertas actividades, como la creación de un Proyecto Estratégico de la DNA y la evaluación de cumplimiento de las medidas impartidas por el Acuerdo de Facilitación del Comercio.

A continuación, el Director del Departamento OEC, Ing. Diego Casella, disertó sobre el programa, sus beneficios y evolución, al tiempo que planteó como futuros retos el aumento de la cantidad de beneficios para las empresas certificadas. Además aludió a los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo firmados y las negociaciones para lograr otras firmas en el futuro.

Por su parte, el Gerente de Control y Gestión del Riesgo, Cr. Fernando Wins, mencionó los beneficios y la proyección para el año 2020 del Programa de Precinto Electrónico.

Mientras tanto, el Director de la División Procesos, Lic. Álvaro Palmigiani presentó el Modelo de Datos de la OMA, sus beneficios y estrategia de adopción.

Para un comercio exterior,
seguro, ágil y competitivo

ADAU
ASOCIACIÓN DE DESPACHANTES
DE ADUANA DEL URUGUAY

www.adau.com.uy

Zabala 1425/37
Tel: (+598) 2916 5612*
Fax: (+598) 2916 5612 Int.129