



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA DE DERECHO

MODERNIZACION DE LA LEGISLACION ADUANERA A TRAVEZ DE LOS
ESTANDARES NORMATIVOS SAFE

Tutor:

Prof. MARIANGELIS VEROES

DOUGLAS O. PEÑA GUEVARA

CI: 26.337.836

San Diego, 23 de octubre de 2019.

INDICE

AGRADECIMIENTOS	3
RESUMEN	4
INTRODUCCION	6
CAPITULO I: EL PROBLEMA	
El Problema	8
Objetivo General	11
Objetivo Especifico	12
Justificacion	12
CAPITULO II: MARCO TEORICO	
Antecedentes de la Investigacion	14
Bases Teoricas	17
Bases legales	47
Definicion de Terminos Basicos	54
CAPITULO III: MARCO METODOLOGICO	
Tipo de Investigacion	57
Diseño de la Investigacion	57
Técnicas e Instrumentos para la recolección de datos	59
Fases de la investigación	60
CAPITULO IV: RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
Resultados y Conclusiones	69
Recomendaciones	71
Referencias Bibliograficas	73

AGRADECIMIENTOS

Primeramente a Dios por su compañía durante toda este trayecto, por portegerme y permitirme lograr esta importante meta en mi vida.

A mis padres por ser mi soporte, mis guías y mi fortaleza, por ser las personas que me impulsan a ser cada día una mejor.

A mi hermana por ser mi mayor soporte.

A mis amigos a lo largo de la carrera que hicieron de esta una experiencia única, Víctor Rodríguez y Rodrigo Aldana.

Y por último y no menos importante a mis profesores y docentes que sin importar las circunstancias del país seguían impartiendo clases por un mejor país.



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA DE DERECHO

MODERNIZACION DE LA LEGISLACION ADUANERA A TRAVEZ DE LOS
ESTANDARES NORMATIVOS SAFE

Tutor: Mariangelis Veroes

Autor: Douglas Peña

RESUMEN

La Organización Mundial de Aduanas, a fin de garantizar la fluidez del comercio global y garantizar la seguridad de la logística internacional ha elaborado un instrumento jurídico denominado Marco Normativo SAFE. En este sentido, Venezuela como miembro de la OMA desde 2006, ha expresado formalmente su intención de implementarlo, dado que este proyecto mejora el funcionamiento de las aduanas, dándoles herramientas que les permiten optimizar su capacidad en relación al control aduanero y la gestión de riesgos. Por esta razón, el presente trabajo se realizó con el propósito de dejar por sentado la importancia que tiene abordar el tema de modernización aduanera a través del SAFE para garantizar la seguridad en la circulación de mercancías, hacer frente a los desafíos del nuevo ambiente comercial y lograr posicionar al país entre los socios comerciales más atractivos en el mundo. El presente trabajo tiene como objetivo general: Analizar el proceso de modernización aduanera a través de los estándares del Marco Normativo SAFE de la OMA. La metodología enmarca como tipo de investigación, la documental, de diseño bibliográfico, basado en la recolección de información a través del fichaje. En atención de lo anterior, las investigadoras concluyeron la investigación indicando que no han sido suficientes los esfuerzos de la administración aduanera para adoptar los estándares del

SAFE, y que son pocas las medidas basadas en este instrumento, que se han introducido para lograr modernizar las actividades aduaneras en la Republica.

INTRODUCCIÓN

Debido a que el comercio internacional se basa principalmente en el intercambio de bienes y servicios, el trabajo de las aduanas es muy protagónico, ya que las mismas se encargan de controlar el tráfico de dichas mercancías conforme a lo que establezca la legislación aduanera, autorizando o no la introducción, extracción o tránsito de mercancías en el territorio nacional. Así mismo, estas oficinas públicas que operan en todos los países del mundo, tienen además de la conocida función recaudadora, la función de facilitar el comercio internacional.

En atención a lo anterior, se podría decir que cualquier país que desee tener un proceso de crecimiento y dinamización de su comercio exterior, de manera de ser más competitivo en el mercado mundial, debe buscar, lo antes posible, la adecuación de las actividades aduaneras a las nuevas realidades. Ya que ese panorama demuestra la necesidad que tienen las aduanas de capacitarse para prestar servicios más complejos y de una forma más eficiente. Por consiguiente es imprescindible dotarlas de herramientas y recursos de manera que se puedan simplificar y agilizar procedimientos, al mismo tiempo que brinde un régimen comercial más seguro y con un nuevo enfoque en cuanto a la gestión integral del tráfico transfronterizo de mercancías.

Para ello la Organización Mundial de Aduanas (OMA), como organismo internacional principal en materia aduanera, ha promovido a través de convenios, como por ejemplo el Marco Normativo SAFE, una serie de estándares a fin de garantizar que el movimiento del comercio mundial no impida, sino que facilite la circulación de mercancías y por otro lado garantizar la seguridad de la cadena logística internacional, como parte de un proceso de fortalecimiento y preparación de las Administraciones Aduaneras del mundo para enfrentar los desafíos del siglo XXI.

En este orden de ideas, la presente investigación se centra en los procesos de modernización llevados a cabo a través de los estándares del Marco Normativo SAFE. En la actualidad Venezuela presenta ciertos atrasos en la manera de manejar o dirigir sus aduanas, por ende el presente trabajo busca mostrar a través de los pilares del Marco Normativo SAFE la importancia y necesidad económica que tiene la República en perfeccionar dichos sistemas de control.

A lo largo del trabajo se expresarán los distintos pilares y normas establecidas en este Marco Normativo Internacional y su actual estatus en nuestras aduanas, explicando así su estatus actual ya que como se mostrará a lo largo del trabajo, hay algunas medidas que sí fueron aplicadas y otras que fueron ignoradas.

En consecuencia a lo mencionado, el presente trabajo está dividido en cuatro capítulos, discriminados de la siguiente manera:

- Capítulo I, contenido de la problemática, los objetivos y la justificación de la investigación.
- Capítulo II, que comprende el marco teórico, en el cual se exponen los antecedentes de la investigación, las teorías que sustentan el trabajo y las bases legales del mismo.
- Capítulo III, que incluye el marco metodológico, es decir, donde se describe la forma en que se realiza el trabajo, el tipo y nivel de la investigación, los métodos para la recolección de información y las fases de la misma.
- Capítulo IV, por último contenido de los resultados, las conclusiones y las recomendaciones a que llega el investigador una vez ha finalizado la búsqueda y análisis de la información.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

A lo largo de muchos siglos se ha hablado sobre los orígenes y evolución del comercio internacional y sus diversas corrientes, lo que ha generado tener un concepto claro de que éste es relevante y de gran importancia, por su contribución a la satisfacción de las diversas necesidades de los países; ya que como bien se ha demostrado ningún país es autosuficiente, y requerirá de otro país que lo supla de bienes que no produce eficientemente. Así, sobre la base de esta convicción se ha generado una gran integración e interdependencia de los mercados.

En este orden de ideas, se sintetiza lo anterior, en la existencia de un tráfico externo de bienes, que conduce a la necesidad de que exista una institución que ejerza el control sobre dicho tráfico y la potestad tributaria respecto de las mercancías que atraviesan las fronteras de la jurisdicción de que se trate; así, históricamente nacen las aduanas, las cuales son entes públicos de carácter nacional prestadoras de servicios, cuya actividad consiste en controlar la entrada, salida y tránsito de mercancías por territorio nacional, formando así un sistema aduanero, el cual se enmarca en la concepción de políticas económicas, comerciales y aduaneras del estado.

Así mismo, la historia de las aduanas se desarrolló y se extendió en diversas partes del mundo. Aun cuando existen investigaciones que remontan los orígenes a la época de las organizaciones primitivas, el más conocido antecedente de la aduana lo constituye el portorio de los romanos. En ese mismo orden, los fenicios fueron los que iniciaron el registro para el comercio de importación y exportación, quienes a su vez fueron seguidos por los cartaginenses, que fueron grandes comerciantes en el Mar Mediterráneo. También existieron las aduanas de Grecia en la época antigua y se cobraba un impuesto del 2% sobre

mercancías que se importaban y exportaban. Igualmente existieron aduanas en aquellas ciudades que tenían un gran auge comercial como: Génova, Pisa, Venecia entre otras.

Desde entonces, las aduanas han cambiado y evolucionado, por lo que surge la necesidad de contar con una institución supranacional que atienda todas las cuestiones de carácter aduanero, y todos los requerimientos de las administraciones aduaneras del mundo, en aras de ajustarlas a las nuevas realidades económicas. En este sentido, no es sino hasta 1947 cuando algunos países promueven la iniciativa de establecer un Grupo de Estudio, que examinó la posibilidad de establecer una o varias uniones de aduanas, basados en los principios del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT).

En consecuencia, nace el Consejo de Cooperación Aduanera en 1952, que tras su evolución y después de años de crecimiento de la membresía, en 1994, adopta el nombre de Organización Mundial de Aduana (OMA), la cual constituye un organismo internacional dedicado a ayudar a los países miembros a cooperar y estar comunicados entre ellos en materia aduanera.

La misión de la OMA es incrementar la eficiencia de las administraciones de Aduanas del mundo, y su labor contribuye a desarrollar reglas consensuadas en procedimientos aduaneros, así como a prestar asistencia y aconsejar a los servicios de aduanas. En tanto, la OMA considera que un servicio aduanero competente y bien organizado es el que equilibra en forma exitosa sus diversas responsabilidades para garantizar un elevado nivel de cumplimiento con objetivos de ingresos y requisitos reglamentarios, a la vez que interviene en la mejor medida posible en el traslado legítimo de bienes y personas entre fronteras.

En atención a ello, surge el interés de que las aduanas lleven a cabo procesos de modernización, reconociendo que aun cuando existan condiciones muy diferentes entre los diversos países, cada administración de aduana debe ajustar sus actividades y dirigirlas a la

modernización de las mismas, considerando sus objetivos nacionales, capacidades de implementación y disponibilidad de recursos.

En este orden de ideas, la OMA ha apoyado la modernización aduanera y la facilitación del comercio mediante el establecimiento de estándares, la creación de un grupo de expertos aduaneros, la entrega de fortalecimiento de capacidades, el mejoramiento de una red aduanera, la coordinación con otras instituciones internacionales y la publicación de una gama de normativa legal que incluye convenios y tratados, entre los cuales puede mencionarse el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio, conocido como Marco Normativo SAFE.

Éste es un instrumento jurídico internacional que contiene veintiocho estándares para aumentar la seguridad, facilitar el comercio, mejorar las operaciones aduaneras, aplicando principios aduaneros modernos tales como Gerencia del Riesgo; uso de tecnologías avanzadas de información y comunicación; asociación entre Aduanas, empresas y entes gubernamentales, la lucha contra la corrupción y la recaudación de impuestos, entre otros, con base en instrumentos de la OMA preexistentes, como por ejemplo el Convenio de Kyoto Revisado. Todo esto con el fin de modernizar y preparar a las aduanas para los desafíos de este Siglo XXI, donde la seguridad y facilitación sean vistas como dos caras de la misma moneda en aduanas mucho más eficientes y efectivas.

Hasta este punto, se puede expresar entonces que las aduanas pueden llegar a ser parte importante del motor de una economía o su mismo freno. Estas oficinas de públicas, han tenido que adaptarse a los distintos procesos que ha sufrido el comercio internacional en las últimas décadas y en medio de esta creciente globalización cada vez más compleja, se encuentran las aduanas latinoamericanas, y aunado a ello la necesidad de las mismas de actuar en pro de la facilitación del comercio, ya que representa un papel fundamental para la competitividad, el crecimiento y el desarrollo de los países de América Latina.

En este sentido, Venezuela así como otros países de la región, busca posicionarse como uno de los socios comerciales más importantes del mundo, por lo que ha ido de a poco elevando los niveles de eficiencia, transparencia, rentabilidad y seguridad en el Sistema Aduanero Nacional y en la prestación de un servicio de calidad, contribuyendo así al alcance de un desarrollo sustentable para una economía competitiva y solidaria.

Como bien se conoce, el Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT), es la institución que representa la administración aduanera venezolana, y dentro de su estructura se ubica la Aduana Principal la Guaira y la Aduana Principal de Puerto Cabello, las cuales constituyen las aduanas más importantes de Venezuela, ya que a través de ellas ingresan una gran cantidad de mercancías, tanto para consumo nacional, como también para el tránsito internacional debido a su privilegiada ubicación, constituyendo así, una importante puerta para interconectar el comercio entre diversas regiones del mundo.

Por lo que es indiscutible la necesidad que tiene estas aduanas de renovarse y orientar sus funciones hacia esa visión global que promueve la OMA de modernización aduanera, que incluye adecuar su organización y normativa legal a las nuevas realidades económicas, mejorar el comercio y hacerlo más fluido, incorporar y aplicar las nuevas tecnologías a los procedimientos aduaneros de manera tal que se facilite el intercambio comercial de forma segura, eficiente y eficaz, se mejore la calidad del servicio, disminuyan los costos de la gestión aduanera y se aumente la recaudación de tributos.

Objetivo General

Analizar el proceso de modernización aduanera a través de los estándares del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas.

Objetivos específicos

1. Establecer los objetivos que desea lograr la Organización Mundial de Aduanas con la modernización y reforma de las aduanas a nivel mundial.
2. Identificar los estándares del Marco Normativo SAFE que ha adoptado la Administración Aduanera venezolana.
3. Analizar los estándares que aun no han sido adoptados por las aduanas del país.

Justificación

La presente investigación se realizará con el fin de estudiar lo concerniente a los estándares del Marco Normativo SAFE en aras de llevar a cabo procesos de modernización en las aduanas. Primeramente se debe conocer que la Organización Mundial de Aduanas tiene como objetivo principal facilitar el comercio entre los países de la comunidad internacional por lo cual ha adoptado diferentes acuerdos, convenios y programas tales como, el Convenio de Kyoto Revisado, el Acuerdo de Facilitación del Comercio con la OMC, el Programa MERCATOR, el Marco Normativo SAFE, entre otros; con lo cual busca: la promoción del conocimiento aduanero, un marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global, la implementación de procedimientos estandarizados y simplificados, un continuo desarrollo y mejoramiento de controles y técnicas aduaneras, una máxima utilización de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y la colaboración entre aduanas, empresas y órganos gubernamentales.

Por esta razón es importante abordar este tema ya que la modernización y reforma de las aduanas promueve el expedito desaduanamiento de las mercancías, con procedimientos simples y eficaces, facilitando el intercambio comercial bajo un marco de reglas transparentes que fomenten la libre competencia con lo que se pretende jugar papel

fundamental para la competitividad, el crecimiento y el desarrollo de los países de la comunidad mundial, para que de esta manera se puedan interconectar y armonizar más los mercados, contribuyendo así a una recuperación y crecimiento de la economía global.

Así mismo se abordarán los aspectos relacionados a la modernización de aduanas que Venezuela ha llevado a cabo en sus aduanas tomando en cuenta la adopción de un sistema automatizado y la modernización de su infraestructura, con lo cual se busca posicionar a la República Bolivariana de Venezuela como uno de los socios comerciales más importantes del mundo, elevando los niveles de eficiencia, transparencia, rentabilidad y seguridad en el Sistema Aduanero Nacional y en la prestación de un servicio de calidad, contribuyendo así al alcance de un desarrollo sustentable para una economía competitiva y solidaria.

En tal sentido se considera de gran relevancia llevar a cabo esta investigación ya que el tema de la modernización aduanera en Venezuela no se le ha dado la debida importancia y por lo tanto no se ha logrado estar a la par de las demás Aduanas de la región, debido a que no se le ha invertido, a lo largo de los años los esfuerzos suficientes para lograr un desempeño óptimo con respecto a el manejo de las mercancías que entran, salen y transitan el territorio aduanero nacional, y en consecuencia este hecho constituye un atraso comercial para el país, lo cual genera como consecuencia menos ingresos en divisas al país, imposibilita hacer frente a los desafíos del nuevo ambiente comercial y no lograr posicionarnos como uno de los socios comerciales más importantes del mundo.

Esta investigación pretende constituir un aporte de orientación para todas aquellas personas que estudien y desarrollen actividades aduaneras y de comercio exterior, ya que sirve para conocer la relevancia que posee la modernización de las aduanas tanto a nivel mundial como a nivel nacional y cómo ha generado grandes beneficios a la economía. Por otro lado, pretende constituir un gran aporte académico al *alma mater*, la prestigiosa Universidad José Antonio Páez y a todas las futuras generadciones de abogados que sientan pasion por esta rama del derecho

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la Investigación

Los antecedentes relacionados con la presente investigación reflejan certeramente otros trabajos de investigación a nivel nacional, con títulos relacionados al estudio que se está desarrollando. Para Arias (2004), considera que los antecedentes de la investigación “...reflejan los avances y el estado actual del conocimiento en un área determinada y sirven de modelo o ejemplo para futuras investigaciones” (p.106). Gracias a que el tema abordado en la presente investigación es medianamente concurrido, el investigador pudo encontrar los antecedentes que a continuación se citan:

Castillo y Reyna (2015) en su trabajo especial de grado presentado como requisito para optar al título de Licenciado en Ciencias Fiscales: Mención Aduanas y Comercio Exterior, realizaron una investigación titulada: **Análisis de la estructura operativa del proyecto de ampliación y modernización del puerto de La Guaira, año: 2015**, cuyo objetivo general fue analizar la estructura operativa del proyecto de ampliación y modernización del puerto de La Guaira. Los autores concluyeron expresando que las negociaciones marítimas surgen entre los Estados con el fin de satisfacer la demanda interna de bienes y servicios dando apertura a los intercambios comerciales, además de influir en el desarrollo del comercio a nivel mundial. Debido a esto, los terminales (puertos) conforme a su infraestructura, acondicionamiento y particularmente sus equipos o dispositivos para las operaciones portuarias inciden directamente en la permanencia del buque atracado en el muelle, lo que a su vez genera costos portuarios.

Razón por la cual Venezuela suscribe un Convenio con Portugal en 2011 para ampliar y modernizar el puerto de la Guaira. La ejecución de esta obra trajo consigo la construcción

del muelle oeste representando la nueva terminal especializada de contenedores. Se adquirieron nuevos equipos como grúas tipo pórtico *Ship to Shore* para brindar fiabilidad, rapidez y seguridad en las operaciones buque-muelle, entre otros equipos, que en su conjunto ofrecen condiciones óptimas para el máximo aprovechamiento del tiempo y mínimos costos en cuanto a los buques que realizan la operación de atraque en los muelles del puerto de La Guaira, generando productividad y eficiencia en los procedimientos aduaneros y aumento en competitividad con respecto a otros puertos de Latinoamérica.

La mencionada investigación aporta datos sobre el más reciente y gran proyecto de modernización de infraestructura del puerto de La Guaira, destacando todos los aspectos que se tomaron en cuenta para llevar a cabo el proyecto, así como la determinación de las ventajas que poseía el mismo, considerando que la actividad comercial en el mundo es cada vez más dinámica y recurrente, por lo que se hace necesario que los puertos como elementos fundamentales del proceso de logística internacional mejoren su infraestructura y la adecuen a las nuevas necesidades y realidades del comercio exterior, con la finalidad de elevar los índices de eficiencia, eficacia y competitividad.

Ruiz y Bellorín (2013) en su trabajo especial de grado presentado como requisito para optar al título de Licenciado en Ciencias Fiscales: Mención Aduanas y Comercio Exterior, realizaron una investigación titulada: **Adecuaciones que comporta para la administración aduanera venezolana la implementación del pilar aduanas-aduanas del marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global SAFE**, cuyo objetivo general fue analizar las adecuaciones que comporta para la administración aduanera venezolana la implementación del pilar aduanas-aduanas del marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global SAFE.

Las investigadoras concluyeron la investigación expresando que dicho pilar tiene como objetivo principal promover la cooperación entre aduanas por lo que se basa en principios de intercambio de información electrónica previa, de asistencia mutua en cuanto a gestión

de riesgos y controles y de inspección de la carga preferiblemente mediante métodos de inspección no intrusiva. A su vez, se determinó que existen diferencias y semejanzas entre las normas del Pilar Aduanas-Aduanas del Marco Normativo SAFE y las normas contempladas en la legislación aduanera venezolana, así como también existen disposiciones establecidas en dicho Pilar que no están contempladas en la legislación venezolana y viceversa.

Proponen que la Administración Aduanera Venezolana acelere el proceso de implementación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global SAFE en aquellos aspectos que no contravengan principios de la legislación aduanera venezolana. Se sugiere de igual manera su divulgación y que una vez implementado el Marco, la Administración Aduanera venezolana inicie un programa de capacitación de su personal para que éstos adquieran y mantengan las capacidades necesarias que les permitan llevar a cabalidad y con eficiencia las disposiciones establecidas en el mismo.

La mencionada investigación constituye una referencia de gran relevancia e importancia, debido a la relación directa que la misma tiene con la presente investigación, constituyendo una gran base para nuestra investigación, ya que en ella se realiza un análisis de la implementación del pilar aduanas- aduanas del Marco normativo SAFE en la administración aduanera venezolana en aras de facilitar y asegurar el comercio global.

Altamar y Díaz (2010) en su trabajo especial de grado presentado como requisito para optar al título de Licenciado en Ciencias Fiscales: Mención Aduanas y Comercio Exterior, realizaron una investigación titulada: **Sistemas de automatización y modernización de las aduanas como herramienta informática para la Administración Aduanera y Gestión Aduanera en la Aduana Principal de la Guaira**, cuyo objetivo general fue analizar los sistemas de automatización y modernización de las aduanas como herramienta informática para la Administración Aduanera y Gestión Aduanera en la Aduana Principal de la Guaira. Los investigadores concluyeron la investigación expresando que en el año

2000 comienza el Proyecto de Modernización de las Aduanas en el país en base al plan Bolívar 2000, y se toma la decisión de ocuparse del sistema informático, también de la infraestructura de las aduanas y el recurso humano que en ellas trabajan.

Por lo que con la modernización y automatización de las aduanas, se ha logrado la recepción electrónica de documentos, como en manifiesto de carga, declaración electrónica de mercancías, entre otros, el control estadístico y contable de las operaciones aduaneras realizadas, así como el control sobre el estado de las mercancías en las aduanas, entre otras operaciones que se realizan a través de SIDUNEA. El impacto más relevante también se asocia a la implementación de modernos circuitos de inspección no intrusiva de contenedores que permiten automatizar y tecnificar el sistema aduanero, multiplicando la cantidad de contenedores que pasan por el circuito, constituyendo una herramienta importante para combatir los ilícitos aduaneros y el contrabando en la Aduana Principal la Guaira.

La mencionada investigación contiene un aporte importante a la presente investigación, ya que permite evidenciar y evaluar las ventajas obtenidas por la adopción de sistemas automatizados y equipos de alta tecnología modernos por la administración aduanera venezolana en la Aduana Principal de la Guaira, garantizando un mayor control y eficiencia de las operaciones aduaneras.

Bases Teóricas

Las bases teóricas son el conjunto de proposiciones teóricas interrelacionados que fundamentan y explican aspectos significativos del tema o problema de estudio, y lo sitúan dentro de un área específica o determinada del conocimiento. En tal sentido, Arias (2006), define las bases teóricas como: “un conjunto de conceptos y proposiciones que constituyen un punto de vista o enfoque determinado, dirigido a explicar el fenómeno o problema planteado” (p.39). Mientras que Tamayo (1998), considera que las bases teóricas son:

“...necesarias para unir el estudio a la teoría y las definiciones operacionales son esenciales para poder llegar a cabo cualquier investigación, ya que los datos deben ser recogidos en términos de hechos observables’’. (p.147).

En este orden de ideas, para sustentar los objetivos de la investigación se puede hacer referencia a los siguientes fundamentos teóricos que están relacionados de manera directa con la presente investigación, originando una lluvia de ideas que permiten aclarar aún más los conocimientos. A continuación se desarrollan los conceptos teóricos que sustentan la presente investigación:

Organización Mundial de Aduanas

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) es la única organización intergubernamental dedicada exclusivamente a asuntos aduaneros. Particularmente, es conocida por su trabajo en áreas que incluye el desarrollo de normas mundiales, la simplificación y armonización de regímenes aduaneros, seguridad de la cadena de suministro comercial, la facilitación del comercio internacional, la mejora de la vigilancia aduanera y las actividades de cumplimiento, de lucha contra la falsificación y la piratería, la promoción de la integración, y programas sostenibles de la capacidad global de Aduanas, esta afirmación es compartida por la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2002), la cual sostiene que:

La Organización Mundial de Aduanas es un Organismo Intergubernamental que se encarga de mejorar la eficiencia en las administraciones aduaneras en las áreas del cumplimiento de las regulaciones comerciales, la protección de la sociedad y la recaudación de los ingresos. Como resultado tiene un papel crucial en la facilitación del comercio. Es la fuerza impulsora detrás de la adopción y aplicación de los convenios fundamentales para facilitar el comercio.

De la citada definición del autor, se interpreta que la OMA es el organismo intergubernamental encargado de manejar la materia aduanera y la regulación del comercio a nivel internacional, esto con el fin de facilitar todas las transacciones comerciales

mejorando la eficiencia de las administraciones aduaneras, haciéndolas más transparentes y honestas controlando toda practica ilícita y desleal para de esta manera lograr una mayor protección a sus miembros así como también lograr un desarrollo económico global.

Es importante mencionar que Venezuela tras su ingreso en el año 2006 es uno de los 180 países miembros de la OMA, que están distribuidos a lo largo de las seis regiones de mundo, los cuales representan alrededor del 98 % del comercio mundial.

Objetivos de la Organización Mundial de Aduanas

La Organización Mundial de Aduanas ha sido creada para mejorar la eficiencia y la eficacia de las administraciones aduaneras, lo que les ayuda a contribuir con éxito a los objetivos de desarrollo de los países miembros, especialmente en las áreas de facilitación del comercio, la recaudación de ingresos, protección de la comunidad y la seguridad nacional de cada uno de ellos. En tal sentido, formula los siguientes objetivos estratégicos:

1. *Objetivo estratégico 1. Promover la seguridad y la facilitación del comercio internacional, incluida la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros = Competitividad Económica del paquete.* La OMA está trabajando con sus miembros para asegurar el crecimiento de garantizar y promover la competitividad económica. la seguridad y facilitación del comercio es uno de los factores clave para el desarrollo económico de las naciones y está íntimamente ligada a las agendas nacionales sobre el bienestar social, la reducción de la pobreza y el desarrollo económico de los países y sus ciudadanos. Del mismo modo, la OMA proporciona un foro para el desarrollo de instrumentos y herramientas para simplificar y armonizar los procedimientos de aduanas.

2. *Objetivo estratégico 2. Promover la recaudación de ingresos equitativa, eficiente y efectiva = Ingresos Paquete.* El cobro de los ingresos sigue siendo una prioridad para muchas administraciones de aduanas, especialmente en economías en las que una parte sustancial de los ingresos del gobierno se deriva de los derechos de aduana. Una

administración moderna de Aduanas tiene que aplicar las herramientas pertinentes y los instrumentos - desarrollados por la OMA y otros organismos internacionales - de una manera consistente con el fin de lograr la recaudación de ingresos equitativa, eficiente y eficaz.

3. Objetivo estratégico 3. Proteger a la sociedad, la salud pública y la seguridad = Cumplimiento y Ejecución del paquete. La eficiencia y la eficacia del cumplimiento de la frontera de Aduanas es un factor determinante para asegurar bienes, personas y medios de transporte cumplir con las leyes y reglamentos, el logro de comunidades seguras y protegidas, la competitividad económica de las naciones, el crecimiento del comercio internacional y el desarrollo del mercado global. La OMA continuará para desarrollar y mantener las normas y directrices en relación con el objetivo de proteger a la sociedad. El intercambio de información policial y de Aduanas e inteligencia es crucial para la estrategia de aplicación de la OMA. Con este fin, la OMA coordinará e implementará iniciativas de aplicación de la ley de aduanas y las actividades operacionales con la asistencia de las principales partes interesadas.

4. Objetivo estratégico 4. Desarrollar las capacidades de organización = Paquete de Desarrollo. Las Administraciones eficaces y eficientes de aduanas son de vital importancia para el desarrollo económico, social y de seguridad de los Estados. La OMA, como el centro global de excelencia de Aduanas, juega un papel central en el desarrollo, promoción y apoyo a la aplicación de las modernas de aduanas normas, procedimientos y sistemas y se ha posicionado como un líder mundial en distribución de creación de capacidad. El desarrollo de herramientas de creación de capacidades está ligado a tres facilitadores que fueron enfatizadas por el Comité de Creación de Capacidades como esencial para el desarrollo sostenible y la modernización: la voluntad política, personas y asociaciones.

5. Meta estratégica 5 - Promover el intercambio de información entre todas las partes interesadas. La OMA proporciona un foro para la cooperación internacional para promover

una mayor conectividad e interacción más armoniosa, incluido el intercambio de información y experiencias y la identificación de las mejores prácticas, entre las administraciones miembros, otras agencias gubernamentales, organizaciones internacionales, el sector privado y otras partes interesadas.

6. Objetivo estratégico 6 - Elevar el rendimiento y el perfil de Aduanas. La OMA y la comunidad internacional de Aduanas promueven sus prioridades estratégicas, las funciones y contribuciones a través de la cooperación, la comunicación y la colaboración con los gobiernos, otras organizaciones internacionales y regionales, los donantes y el sector privado.

7. Objetivo estratégico 7 - Realizar investigaciones y análisis. La OMA lleva a cabo investigaciones y análisis sobre una amplia gama de Aduanas y temas comerciales internacionales que utilizan varios métodos con el fin de promover una cultura de servicio profesional basada en el conocimiento, y en beneficio de los miembros de la OMA y los interesados externos.

De lo anteriormente expuesto se puede inferir que los objetivos de la Organización Mundial de Aduanas son lineamientos ordenados que sirven de base para cumplir las metas propuestas por dicha organización para de esta manera lograr un mayor fortalecimiento en el comercio mundial y una actualización constante en las aduanas de los países miembros para de esta manera ir a la par con la globalización.

Objetivos que desea lograr la Organización Mundial de Aduanas con la modernización y reforma de las aduanas a nivel mundial

1. Crear normas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad.

2. Permitir el control integrado de la cadena logística en todos los medios de transporte.
3. Ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las Aduanas para que puedan enfrentar los desafíos y aprovechen las oportunidades del siglo XXI.
4. Reforzar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para detectar envíos de alto riesgo.
5. Fortalecer la cooperación entre las Aduanas y las empresas.
6. Promover el movimiento fluido de las mercaderías a través de cadenas logísticas internacionales.

Las Aduanas

Las aduanas pueden ser definidas como entes públicos de carácter nacional prestadores de servicios, cuya finalidad principal es controlar la entrada, salida y tránsito de mercancías del territorio nacional, aplicando la legislación aduanera y recaudando los impuestos o tasas correspondientes, garantizando de esta manera la salvaguarda y la protección de la nación. En este sentido, el Glosario Aduanero-Tributario del (SENIAT) considera:

Las aduanas son un servicio nacional responsable de aplicar la legislación aduanera y de recaudar las tasas y los impuestos que se aplican a la importación o exportación de mercancías, así como de la aplicación de las demás leyes, reglamentos normas legalmente previstas, conexas con las operaciones aduaneras y controlador del tráfico internacional de mercancías.

De la citada definición, se interpreta que las aduanas son un organismo o ente del estado encargado de aplicar las normas o leyes correspondientes a la materia del comercio exterior, siendo este responsable de recaudar los tributos y controlar la entrada permanencia o salida de la mercancía del territorio nacional. Así mismo Poth (2001), sostiene:

Son oficinas públicas cuya finalidad primordial es la de controlar el paso de mercancías nacionales o extranjeras que, procedentes del exterior, van hacia otros territorios aduaneros o circulan entre diversos puntos de un mismo ámbito geográfico,

también se encarga de la liquidación de los impuestos establecidos por las importaciones y exportaciones de mercancías.

De la citada definición del autor, se interpreta que la aduana es el organismo del Estado, encargado de fiscalizar, vigilar y controlar la entrada y salida de mercancías, así como los medios en que son transportadas. Asimismo, Martínez (2002), sostiene que las aduanas: “Tienen el compromiso de controlar y facilitar las operaciones de comercio internacional, recaudar eficientemente los tributos promoviendo el cumplimiento voluntario de las obligaciones aduaneras y generar la información oportuna para la toma de decisiones, en beneficio de la sociedad venezolana”.

Por lo que en este orden de ideas se puede aportar que las aduanas como antes se mencionó son oficinas públicas administrativas, con facultades para fiscalizar, vigilar y controlar la entrada, salida y permanencia de mercancías del territorio nacional, así como los medios en que éstas son transportadas. Constituyen verdaderas barreras que protegen al país en el intercambio comercial con relación a los bienes procedentes del exterior, de tal manera que la política aduanera nacional ejercida mediante la potestad aduanera es un excelente mecanismo coadyuvante a la protección económica de la nación, ya que estas políticas bien concebidas y racionalmente bien planificadas protegen y fortalecen a la industria y al comercio nacional legalmente establecido.

En este sentido, se puede señalar, que además de los objetivos de recaudación, control y fiscalización antes mencionados, las aduanas tienen como objetivos también: (a) Apoyar el desarrollo del comercio exterior, (b) Aplicar las regulaciones no arancelarias que norman las entradas y salidas de vehículos, unidades de transporte y mercancías del territorio aduanero, en coordinación con las demás oficinas competentes (c) Actualizar los procedimientos aduaneros y proponer las modificaciones de las normas, para adaptarlos a los cambios técnicos y tecnológicos, y a los requerimientos del comercio internacional y (d)

Cumplir, dentro del marco de su competencia, con los lineamientos y las directrices que se deriven de la política económica del Gobierno de la República.

Funciones de las Aduanas

Las aduanas “ejercen funciones básicamente operativas, que ejecutan en la jurisdicción que les corresponda, mediante la aplicación normas políticas emanadas de la Administración Pública” (Rivas, 2002, p. 67). Estévez (2001), por su parte refiere como funciones importantes de las aduanas:

1. La vigilancia y control de la entrada y salida de mercancías y medios de transportes por las fronteras aguas territoriales o espacio aéreo.
2. Determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por el punto mencionado anteriormente.
3. La resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los importadores y exportadores.
4. Impedir las importaciones y exportaciones ilícitas. La prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras (p. 32).

A través de la anteriores funciones, las aduanas ejercen un control básicamente operativo en la jurisdicción que le corresponda, las normas, políticas, directrices e instrucciones emanadas de los distintos órganos de la administración aduanera, teniendo principalmente entre otras, las funciones de Control del comercio exterior, por lo que la entrada, permanencia y salida de mercancías de territorio aduanero, deben hacerse a través de una aduana, con la finalidad de aplicar el régimen jurídico al que están sometidas las mercancías.

Clasificación de las aduanas

Según lo establecido en el primer artículo del Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas, las mismas están clasificadas de la siguiente manera:

1. Aduana Principal: es aquella que tiene jurisdicción en una circunscripción determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de las aduanas subalternas adscritas a ella. Las aduanas principales están habilitadas para las operaciones de: importación, exportación y tránsito. Igualmente podrán prestar servicios de transbordo, cabotaje y bultos postales.

De conformidad con el artículo 118 de la Resolución sobre la Organización, Atribuciones y Funciones del SENIAT de 1995, las Aduanas Principales se denominan Gerencias de Aduanas Principales, y tienen las siguientes funciones: (a) Aplicación de normas y disposiciones que regulan las obligaciones de la renta aduanera, los procesos de administración, recaudación, control, liquidación de los tributos aduaneros dentro de la circunscripción que le corresponda, en el ejercicio de la potestad aduanera de acuerdo con la normativa vigente. (b) El cumplimiento de las funciones administrativas, relacionadas con asuntos de la Gerencia y las unidades adscritas a su jurisdicción que garanticen el funcionamiento y logro de los planes, programas y demás instrucciones que establezca el SENIAT. (c) La aplicación de los sistemas de administración, administración de los recursos humanos y administración financiera, de acuerdo a las normas y sistemas establecidos por el nivel central o normativo y demás providencias establecidas en el ordenamiento jurídico. (d) Las demás que se les atribuyan por Resolución.

2. Aduanas Subalternas: Las adscritas a una aduana principal habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción.

controlar la entrada, permanencia y salida del territorio nacional, de mercancías objeto de tráfico internacional y de los medios de transporte que las conduzcan, con el propósito de determinar y aplicar el régimen jurídico al cual dichas mercancías estén sometidas, así como la supervisión de bienes inmuebles cuando razones de interés y control fiscal lo justifiquen.

En atención de lo anterior se puede resaltar que la administración aduanera es aquella que se encarga del control de operaciones de comercio internacional, con el objetivo de registrar, intervenir y controlar el tráfico internacional de mercancías que se importan, exportan o transitan a través de las fronteras, aguas territoriales o espacio aéreo, a objeto de determinar y aplicar el régimen jurídico al cual dichas mercancías estén sometidas, a fin de recaudar la tributación que corresponda según el tipo de operación aduanera de que se trate, y por otro lado regular la entrada o permanencia de mercancías cuya naturaleza pudiera afectar o alterar la producción, la salud, la moral y orden público, la paz de la nación o incluso los derechos de propiedad intelectual.

En Venezuela la administración aduanera está en manos del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT) el cual es el órgano encargado de su ejecución, tras su creación mediante el Decreto No 310 de fecha 10 de agosto de 1994 con la fusión de Aduanas de Venezuela Servicio Autónomo (AVSA) creado el 21 de mayo de 1993 y el Servicio Nacional de Administración Tributaria (SENAT). El SENIAT tiene un tipo de organización que reparte las responsabilidades funcionales entre las 23 Gerencias de Aduana (Nivel Operativo) y la Administración Central (Nivel Normativo).

El nivel operativo, constituido por diecisiete aduanas principales con sus respectivas oficinas subalternas, es el encargado de realizar el control perceptivo de las mercancías objeto de declaración, así como la verificación física de las mismas, y lo concerniente a la liquidación y pago de los tributos y su posterior retiro. El nivel normativo se encuentra conformado por la Intendencia Nacional de Aduanas, unidad de dirección de la cual

dependen la Gerencia de Arancel, la Gerencia de Regímenes Aduaneros, la Gerencia del Valor y la Gerencia de Control Aduanero.

La Intendencia Nacional de Aduanas, como unidad ejecutora de la política aduanera nacional, procura el cumplimiento de la legislación aduanera y del mejoramiento de los procedimientos aduaneros, para responder a los problemas planteados ante las metas de recaudación fiscal por este ramo, vinculadas a la superación de los niveles de evasión fiscal, los niveles de protección a las industrias, los obstáculos del comercio, los desequilibrios de la balanza comercial y las reservas internacionales.

Modernización

El concepto de modernización, debe ser claramente distinguido de los conceptos de modernidad y modernismo. La modernidad parafraseando a Berman es una experiencia vital o una postura filosófica, que se fundamenta en las ideas impulsadas por la burguesía en el siglo XVII, y que conduce al individuo, a adquirir la conciencia del ser y del estar en el mundo. “Ser moderno, es enfrentarse con todo – pérdidas y ganancias – a un entorno que ofrece aventura, peligro, poder, subordinación, alegría, nostalgia, crecimiento, transformación...” (Berman, 2008, p.28) es cotejarse con el individuo en el tiempo y en el espacio. En la misma obra, este autor define al modernismo, como “un movimiento sociocultural de carácter dialéctico que recoge las ideas de la modernidad, para configurar mediante ellas una esencia artística y promociona, simultáneamente, el culto de lo nuevo por lo nuevo”.

Por cuanto, en este orden la modernización, se entiende como, todos aquellos procesos sociales, económicos, culturales, científicos y tecnológicos materializados por el modernismo que se derivan del paradigma del pensamiento moderno. El concepto de modernización cuenta con perspectivas diferentes que dependen del enfoque que se le dé y el contexto con el que se relacione, pudiendo ser en el ámbito económico, jurídico,

infraestructura, sistemas informáticos, incluso la vida corriente, entre otros. Pero acentuando la anterior distinción de Marshall, al respecto Saboya (2006) aporta que:

El concepto de modernidad ha ocupado más habitualmente a la sociología, la historia y otras áreas del conocimiento interesadas en la evolución de las sociedades, mientras que el término modernización se puede encontrar en textos administrativos, jurídicos, y comerciales contemporáneos, además de los inicialmente señalados (p.362).

El Diccionario de la Real Academia Española brinda como definición “acción y efecto de modernizar”. En este sentido, el término se utiliza para referirse a un conjunto de cambios y a la necesidad de actualización con los últimos adelantos tecnológicos en el ámbito de determinadas disciplinas, actividades, ciencias sociales, científicas, médicas y políticas, entre otras.

Modernización de las aduanas

Cualquier país que quiera tener o tenga un proceso de crecimiento y dinamización de su comercio exterior, debe buscar la adecuación de sus actividades a las tendencias actuales. Debido a los diversos cambios constantes que se experimentan en el comercio exterior, como (a) la diversificación de las mercancías negociadas; (b) la introducción de modernas modalidades y formas de transporte, carga y descarga más rápidas; (c) la necesidad de aceleración y simplificación de esas operaciones y la reducción de sus costos. Este panorama demuestra la necesidad de que las aduanas se capaciten y modernicen para que, en un plazo muy corto, puedan prestar servicios más complejos y eficientes de una forma más ágil, y por consiguiente dotarlas de instrumentos, recursos y administración que concuerden con esta realidad actual.

Se resalta la necesidad de adoptar tecnologías de información, ya sea para simplificar y agilizar procedimientos, ya sea para equipar a las aduanas con informaciones gerenciales flexibles e inmediatas, capaces de agilizar el proceso de toma de decisiones, fundamental

para acelerar el flujo de las operaciones, sin pérdida de control. Así como también dirigir esfuerzos hacia (a) el perfeccionamiento, ampliación y acondicionamiento de las estructuras y espacios funcionales y reglamentarios de las aduanas (b) la reestructuración administrativa de las administraciones aduaneras (c) la revisión de la legislación aduanera.

Modernización de la legislación aduanera a través de los estándares del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas

El SENIAT en conjunto con el Ejecutivo Nacional ha llevado a cabo una serie de procesos para modernizar la legislación aduanera en Venezuela, implementando algunos de los estándares contenidos en el Marco Normativo SAFE de la OMA, los cuales van a ser presentados en los escritos que posteriores a este párrafo.

Pilar 1. Aduanas – Aduanas

1. Norma 1. Gestión integrada de la cadena logística. De acuerdo al alcance de la norma 1 relacionada a la gestión de riesgo de la cadena logística, se puede decir que efectivamente para la aplicación de los procedimientos integrados de control aduanero las aduanas cuenta con el SENIAT como la autoridad de las mismas, través de la cual se ejerce la autoridad legal para solicitar al exportador y al transportista que presenten información electrónica avanzada para realizar la evaluación de riesgo, esta información como bien se sabe se transmite por el SIDUNEA a través de los módulos pertinentes de los que disponen el agente de aduanas como representante del exportador y el transportista, los cuales son: El módulo de declaración y de manifiesto de carga que efectuarán cada uno respectivamente de acuerdo a lo establecido en el artículos 39 y 7 respectivamente, del Reglamento parcial de la Ley Orgánica de Aduanas Relativo al Sistema Aduanero Automatizado.

Así mismo, se puede acotar que el servicio aduanero de Venezuela carece de procedimientos integrados de control aduanero que impliquen la colaboración

transfronteriza con otras Administraciones Aduaneras del mundo en materia de análisis de riesgos y de control aduanero, debido a que aun cuando se han suscrito acuerdos con países como Colombia, Francia, Perú, Argentina, entre otros, que posibiliten el intercambio de información con esas administraciones aduaneras para mejorar la seguridad y para agilizar el proceso de liberación de las mercancías, dichas disposiciones no se han incorporado de manera operativa, es decir, las aduanas cuentan con el instrumento jurídico, el cual constituye un importante y gran paso en el proceso de modernización, pero aún no ha realizado el primer intercambio de información con ninguna administración aduanera

Medidas generales de control.

Con motivo a las medidas generales de control se puede expresar tal como se menciona en el cuadro, que las mismas se han adoptado por las aduanas de manera parcial, debido a que algunas están contenidas en las normativas legales aduaneras vigentes y son practicadas, mientras que otras aún no ha sido adoptadas o han sido adoptadas en otras modalidades distintas a las que se expresan en el Marco Normativo. Por lo que para poder tener en claro lo antes expresado, se va a proceder a detallar cada una de las medidas relacionadas al control que se han adoptado y la forma en que se expresan en la práctica.

En primer lugar se tiene, la relativa al control aduanero, en la cual el Marco Normativo se apoya en lo establecido en el Convenio de Kyoto Revisado, estableciendo que todas las mercancías, incluyendo los medios de transporte, que ingresan o salen del territorio aduanero, deben estar sujetas al control aduanero. Por lo que a efectos de la Norma 1, la integridad del envío debe garantizarse desde el momento en que las mercancías se cargan en los medios de transporte hasta el momento en que dejan de estar sujetos al control aduanero en su lugar de destino.

En atención a ello la Ley Orgánica de Aduanas 2014, incluye a través de la reforma un capítulo completo dedicado al control aduanero, especificando que el mismo comprende

todas las medidas adoptadas por la Administración Aduanera para fiscalizar, verificar, supervisar y evaluar el cumplimiento de la ley mencionada, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras del ingreso, permanencia y salida de mercancías del territorio nacional y la actividad de las personas naturales o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio internacional.

Precisando además que las modalidades o momentos en los cuales se expresará el control aduanero, siendo según el artículo 141 de la mencionada norma, (a) Previo, el cual es el ejercido por la Administración Aduanera antes del registro de la declaración de aduanas (definitiva o de información), (b) Durante el despacho, el cual es el ejercido en la zona primaria aduanera sobre las mercancías desde su ingreso al territorio nacional o desde que se declaren para su salida y hasta que se autorice su retiro o embarque (c) Posterior, el cual se ejerce a partir del retiro de las mercancías de la zona primaria aduanera respecto de los regímenes aduaneros, los actos derivados de ellos, las declaraciones aduaneras, la determinación de obligaciones aduaneras, el pago de los tributos y la actuación de las personas naturales o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio internacional (d) Permanente, el cual se ejerce en cualquier momento sobre los Auxiliares de la Administración Aduanera, respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones.

Apuntando finalmente en relación a este aspecto, que la administración aduanera ha logrado resaltar a través de su legislación nacional y su operatividad en la Aduana Principal La Guaira la importancia que tiene el control aduanero para asegurar la gestión en la cadena logística adaptando el ejercicio del mismo a las nuevas realidades del comercio. Con respecto a los controles en el lugar de partida, el instrumento establece que la oficina aduanera del lugar de partida debe realizar todo lo que considere necesario para identificar el envío y detectar cualquier interferencia no autorizada a lo largo de la cadena logística, y en el caso de los envíos marítimos en contenedores, cualquier control, análisis de riesgos o acción debe efectuarse antes de cargar el contenedor en el barco.

De lo que se puede aportar que la administración aduanera manifiesta la práctica de lo anterior a través de la declaración de las mercancías para exportación acompañada de los demás requisitos para la identificación y control del envío, así como la obligatoriedad de someter las mercancías al proceso de reconocimiento, además de someter a la mercancía y su contenedor, a una inspección minuciosa parte del resguardo aduanero antes de ser embarcadas.

Presentación de datos

La primera se basa en la obligación de la presentación de la declaración electrónica sobre la exportación de mercancías por parte de exportador o su agente antes de cargarlas en los medios de transporte o en los contenedores que se utilizarán para su exportación. Dicha disposición es aplicada en la Aduana Principal la Guaira en atención a lo establecido en el artículo 40 de la Ley Orgánica de Aduanas que expresa que toda mercancía destinada a un régimen aduanero debe ser objeto de una declaración a través del SIDUNEA y la misma debe ser realizada por quien acredite la cualidad jurídica de consignatario, exportador o remitente. Así mismo, la misma se realiza antes o a más tardar al quinto día hábil siguiente de la fecha de su ingreso a la zona de almacenamiento para las exportaciones.

Otra, se basa en la declaración para la importación de mercancías, sobre la cual el Marco indica que el importador o su apoderado deben presentar por vía electrónica ante la Aduana del lugar de importación una declaración previa de mercancías antes de la llegada de los medios de transporte a la oficina aduanera. En atención a ello, las aduanas del país dispone a través del SIDUNEA de un módulo a través del cual se debe efectuar una declaración anticipada de información, producto de la reforma de la LOA en 2014, que establece que la misma debe hacerse en los plazos y términos que están contenidos en el Capítulo IV sobre las Declaraciones de Aduanas, los cuales coinciden con lo establecido por el Marco al ser presentadas antes de la llegada de las mercancías.

La siguiente es la declaración de la carga, sobre la que el texto indica que el transportista o su apoderado deben presentar ante la aduana una declaración electrónica avanzada de la carga al momento de la exportación o importación, destacando que para los envíos marítimos en contenedores, debe presentarse antes de cargar las mercaderías o los contenedores en el barco, y para los demás sistemas y envíos, deben presentarse en la oficina aduanera antes de la llegada del medio de transporte.

En atención a ello la administración aduanera manifiesta lo anterior según lo dispuesto en la Ley Orgánica de Aduanas y el Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas relativo al Sistema Aduanero Automatizado, que contienen articulados que indican que los transportistas, porteadores, o sus representantes legales, tienen el deber de registrar el manifiesto de carga a través del SIDUNEA, difiriendo sólo en el tiempo en el cual debe realizarse la declaración. La legislación aduanera nacional exige que la declaración deba realizarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación al momento de la llegada o salida del vehículo cuando se trata de carga marítima, y hasta cuatro (04) horas de anticipación para el caso de carga aérea y terrestre, y al día hábil posterior a la fecha de llegada del vehículo para el caso de los demás operadores de transporte o sus representantes legales.

En atención a lo anterior se puede decir que gracias al proceso de modernización llevado a cabo en el año 2000, el cual trajo como resultado la adopción del SIDUNEA, es posible la adopción de los mencionados estándares, logrando la transmisión y recepción de datos a través de este sistema informático, simplificando y agilizando los procesos de control y gestión de riesgo en las aduanas del país.

Intercambio de información sobre los envíos de alto riesgo

A través de este elemento el Marco expresa la profunda necesidad de que las administraciones aduaneras intercambien datos entre sí, poniendo mayor énfasis en los

envíos de alto riesgo y que dicho intercambio de información esté contenido en la legislación nacional en materia aduanera. Como se mencionó anteriormente aún no se ha materializado dicha herramienta, la cual sería de gran ayuda en la gestión de riesgos permitiendo que se obtenga más información acerca de los envíos, aunque es importante mencionar que ya se han dado los primeros pasos a través de la suscripción de convenios y acuerdos para hacer posibles estos intercambios de información, entre los cuales se pueden mencionar el Acuerdo de Asistencia Técnica en Materia Fiscal y Aduanera entre Francia y Venezuela, Convenio de Cooperación Aduanera entre Perú y Venezuela, Convenio de Asistencia Mutua entre sus Administraciones y Servicios de Aduanas entre Colombia y Venezuela, Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua de Aduanas de América Latina, España y Portugal, entre otros.

Modelo de Datos de la OMA

En relación a este elemento, el Marco indica que las Administraciones Aduaneras deben manejar sistemas informáticos interoperables, es decir que dos o más sistemas puedan intercambiar información. En atención a ello, deben utilizar el Modelo de Datos Aduaneros de la OMA, el cual define un conjunto máximo de datos necesarios para cumplir con las formalidades de exportación e importación y el formato de los mensajes electrónicos para realizar las declaraciones de la carga y de las mercancías. Lo que busca la OMA a través de este elemento es que exista una interconexión entre los sistemas de las administraciones aduaneras basadas en un mismo modelo de manera que se maneje información estandarizada y coherente en todas las administraciones.

En atención a lo anterior, se puede expresar que no se cuenta con este elemento en la Aduana Principal de la Guaira ya que como se ha expresado anteriormente aún no existe dicha interconexión con otras administraciones aduaneras del mundo a través de los sistemas informáticos, aun cuando ya se han tenido iniciativas por parte del SENIAT para contar con dichos programas, entre las cuales se puede destacar la más reciente, a finales

del año 2013 donde se promovió en la primera reunión de Directores de Aduanas del Mercosur, la adopción del Sistema de Intercambio de Datos de Registros Aduaneros (Indira) el cual contempla el registro compartido de datos entre los países del grupo y cuya finalidad es optimizar el control aduanero y la operatividad del comercio entre los miembros del bloque.

2. Norma 2. Autoridad para inspeccionar la carga. Esta norma expresa que se requiere que todas las administraciones aduaneras cuenten con la facultad para inspeccionar la carga que ingresa, sale, transita, incluyendo la que permanece a bordo, o que es transbordada. El marco establece esta norma, en aras de que la administración aduanera ejerza un control sobre dichas mercancías a fin de verificar el cumplimiento de las formalidades, así como prevenir y reprimir los delitos e infracciones. En atención de lo anterior, la legislación nacional, a través de la Ley Orgánica de Aduanas en su artículo 5 numeral 3, le provee la facultad a la administración aduanera para realizar inspecciones, así mismo, la mencionada normativa y otros reglamentos en materia aduanera especifican en distintos articulados las formas y casos en que se expresan dichas inspecciones.

3. Norma 3. Tecnología moderna en los equipos de inspección. Esta norma indica que para inspeccionar de manera rápida la carga, sin interrumpir el flujo del comercio es imprescindible la utilización de equipos de inspección no intrusiva y detectores de radiación de ser necesario. El Marco persigue con esta norma brindar una agilización el proceso de despacho, combatir mejor el fraude, el contrabando e ilícitos aduaneros, mejorar la seguridad y, al mismo tiempo, optimizar los recursos y la recaudación de ingresos.

En este sentido, las instituciones venezolanas en el marco del proceso de modernización de aduanas, promovió la implementación de sistemas informáticos que permitieran facilitar el control de las operaciones aduaneras, análisis de riesgo y, el control y verificación de las mercancías. Por ello, se consumó dicho proyecto con la adquisición de equipos de Inspección No Intrusiva, en octubre de 2004.

En dicha oportunidad se adquirió un sistema THSCAN de tercera generación, compuesto por instalaciones de escaneo, cabina de control y protección radiactiva, basado en la tecnología avanzada de formación de imagen por la radiación, donde la mayor ventaja del sistema radicaba en realizar verificación de las mercancías dentro de contenedores sin abrirlos, aprovechando la penetración de los rayos X. En este mismo orden, el SENIAT diseñó con la adquisición de estos equipos, los denominados Circuitos de Inspección No Intrusiva (CINI), que comprendían una infraestructura adecuada para la instalación de los equipos, un procedimiento de control, y la implementación de una aplicación informática, que se denominó Sistema de Información del Circuito de Inspección (SINI), en aras de lograr la mayor productividad y eficiencia de los equipos de adquiridos.

Posteriormente en el año 2014, las necesidades del mercado mundial llevo a las instituciones venezolanas a reinvertir en equipos y sistemas mas a la vanguardia de la epoca y del mercado para así incrementar la eficiencia y transparencia de los procesos vinculados con la gestión aduanera. En enero 2016 se consuma la adquisición de equipos móviles de quinta generación bajo el convenio China- Venezuela, a través del Fondo Chino.

Estos nuevos equipos, mejoran la calidad de inspección en los contenedores y garantizan imágenes desde distintos ángulos, mejorando notablemente la visualización de la mercancía. Tienen la capacidad para identificar la materia orgánica e inorgánica, lo que permite la identificación de materiales susceptibles para el contrabando y tráfico de drogas camuflados en la mercancía. En este orden, es importante resaltar que estos nuevos equipos duplican la capacidad de inspección de contenedores, que en promedio, con el antiguo equipo era de 150 contenedores por día, además de evidentemente reforzar los controles y seguridad, que permitan combatir ilícitos como el contrabando y el tráfico de drogas.

4. Norma 4 –Sistemas de análisis de riesgo. Indica que las Administraciones Aduaneras deben crear un sistema automatizado de gestión de riesgos para identificar la carga y/o

medios de transporte que podrían resultar de alto riesgo, destacando que este sistema debe basarse en decisiones de selectividad que utilicen el análisis de riesgo. El marco con esta norma expresa la necesidad de agilizar y simplificar los procedimientos con herramientas informáticas eficaces, debido a que no resulta práctico para una administración aduanera efectuar elevadas inspecciones físicas de las mercancías sujetas a una operación aduanera, por lo que es imprescindible que recurran a este tipo de técnica de gestión de riesgos para acelerar el paso de las mercancías y mantener al mismo tiempo una herramienta eficaz para prevenir el contrabando, ilícitos aduaneros, tráfico de drogas, operaciones de lavado de dinero o incluso ataques asociados a terrorismo.

En atención a ello las aduanas del país cuentan con dicho sistema automatizado, siendo éste el SIDUNEA, el cual además de ser la herramienta informática a través de la cual los usuarios transmiten la información que la aduana requiere de ellos, funciona como herramienta de gestión de riesgos, ya que en dicho sistema se reúne en una base de datos, elementos o parámetros selectivos o aleatorios computarizados, que constituyen criterios de selectividad, conforme a los cuales el SIDUNEA, posterior a un análisis asignará un canal correspondiente, para el reconocimiento electrónico, documental y físico, documental o examen posterior de las mercancías. Por consiguiente se puede destacar que la selectividad contenida en este sistema automatizado es la clave para identificar a las cargas de alto riesgo, cuyo examen dará con mayor probabilidad resultados positivos.

5. Norma 11– Inspección de las mercaderías destinadas al exterior. Esta norma establece que las Administraciones Aduaneras deben inspeccionar las cargas y contenedores de alto riesgo que fueran destinados al exterior cuando el país de importación lo solicite, fundamentando dicha solicitud a través de instrumentos legales internacionales. En atención de ello se puede aportar que la intención del Marco con esta norma, es una vez más resaltar la importancia de la interconexión de las administraciones aduaneras como herramienta efectiva que permita gestionar los riesgos.

Como antes se mencionó se han suscrito acuerdos y convenios de asistencia mutua en materia aduanera, los cuales conciben la posibilidad de llevar a cabo este tipo de acción de control en aras de prevenir riesgos e ilícitos o delitos, pero no ha tenido lugar su práctica operativa, considerando que la concepción legislativa ha sido el primer paso para modernizar la aduana en relación al manejo de riesgos.

Pilar 2 – Aduana-Empresas

El fundamento de este pilar se manifiesta en la necesidad de que exista una asociación entre la Administración Aduanera y el sector privado, con la finalidad de asegurar la seguridad de la cadena logística internacional. Su objetivo principal, gira en torno a la creación de un sistema internacional para identificar a las empresas privadas que ofrecen un alto grado de garantías de seguridad para su papel en la cadena logística.

El compendio de normas referidas a este pilar, están descritas completamente a la figura del Operador Económico Autorizado, el cual es una parte involucrada en el movimiento internacional de mercancías, para cuyo fin ha sido certificado por la Administración Aduanera, como una entidad que cumple con las normas de la OMA o normas equivalentes en materia de seguridad de la cadena logística.

Los beneficios de la utilización de estos operadores están identificados, entre otras medidas para acelerar el despacho de la carga, reducir el tiempo de tránsito y reducir los costos de almacenamiento; cantidad reducida de inspecciones de la carga; reducción de ciertos aranceles o gastos entre otros.

En atención a lo anterior, esta figura, debido a sus bondades y el impacto que tiene en la actividad aduanera ya es muy conocida a nivel mundial, y son muchos los países que han motivado su implementación, pero en Venezuela es una figura incipiente. La legislación nacional tras la reforma de la Ley Orgánica de Aduanas, incluye un nuevo capítulo donde

se aprecian los primeros inicios para el conocimiento y operatividad de dicha figura en los procesos aduaneros del país.

El texto indica que el Operador Económico Autorizado, es la persona jurídica, calificado como tal por un plazo indefinido y bajo el cumplimiento de una serie de requisitos y formalidades, que está involucrada en la cadena logística internacional y que goza de la aplicación de un procedimiento simplificado de despacho aduanero, que incluye a todos los órganos, entes y servicios involucrados en el proceso de desaduanamiento.

Así mismo es pertinente mencionar que pueden ser Operadores Económicos Autorizados, tal como lo expresa el Marco y la legislación nacional, los productores, fabricantes, importadores, exportadores, agentes de aduanas, transportistas, almacenes y depósitos aduaneros, agentes consolidadores de carga, empresas de mensajería internacional courier, agentes navieros y operadores portuarios.

Cabe destacar que en Venezuela aún no se ha comenzado a trabajar en los programas OEA y por consiguiente no se ha desarrollado la implementación del OEA, aun cuando con la reforma de la Ley Orgánica de Aduanas se dieron pasos de avance en materia de modernización, relativos la implementación de Programas de Operador Económico Autorizado, pero se requiere extender el desarrollo normativo reglamentario relacionado con este programa, así como una adecuación institucional y organizacional por parte de la Administración Aduanera; difusión y capacitación del conocimiento aduanero relacionado con su implementación y beneficios; así como cooperación con el sector público y el sector privado. Quedando expresamente la Administración Aduanera, con la responsabilidad de tomar todas las medidas necesarias para implementar y poner en marcha el programa OEA como parte de las acciones de modernización.

Pilar 3 - Aduana – Otros órganos gubernamentales e intergubernamentales

1. Norma 1 – Cooperación mutua. Esta norma incentiva a que los gobiernos tengan el deber de alentar la cooperación mutua entre la Administración Aduanera y los demás órganos gubernamentales competente en regulaciones sobre las mercancías. La intención del Marco es tratar que los gobiernos actúen de manera eficaz frente a los desafíos que representa la seguridad de la cadena logística, trabajando en conjunto con los entes competentes, evitando la superposición de requisitos y controles, agilizando los procedimientos, de manera tal que se reduzca la carga que pesa sobre los operadores comerciales y los gobiernos.

En atención de lo anterior, la administración aduanera venezolana, fomenta la mencionada cooperación con los entes gubernamentales para la armonización de los controles y regulaciones. No se cuenta con una normativa legal específica que exprese el deber de esta cooperación mutua y tampoco cuenta con programas relativos, pero aun así, el SENIAT ha logrado promover la misma, intercambiando información pertinente cuando sea necesario, con autoridades aromáticas, como lo es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), con autoridades portuarias, como Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS), autoridades marítimas como Instituto de Nacional de Espacios Acuáticos (INEA), autoridades competentes en materia terrestre como el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT), autoridades postales como el Instituto Postal Telegráfico de Venezuela (IPOSTEL), entre otras.

2. Norma 5 – Elaboración de medidas de continuidad y reanudación. Esta norma hace referencia a que la aduana debe trabajar de forma conjunta con los demás órganos gubernamentales y las empresas para identificar las funciones y obligaciones respectivas en relación a las medidas de continuidad y reanudación del comercio, para que no existan interrupciones en caso de algún incidente. La intención del Marco con esta noma es garantizar que se armonicen las funciones y obligaciones de cada uno de manera que se le dé continuidad al comercio en caso de algún incidente. Actualmente la administración

aduanera cuenta con planes y mecanismos a fin de armonizar funciones y obligaciones de cada uno en casos de incidentes.

Marco Normativo SAFE

Consiste en un sistema que mejorará la seguridad y la facilitación del comercio internacional para de esta manera asegurar y facilitar el comercio mundial, estableciendo principios y normas y además, los presenta para que los Miembros de la OMA los adopten como fundamentos básicos. Esta afirmación es compartida por López (2011), el cual sostiene:

Marco Normativo SAFE pretende asegurar y facilitar el comercio; mejorar las operaciones aduaneras aplicando principios aduaneros modernos tales como Gerencia del Riesgo; uso de tecnologías avanzadas de información y comunicación; asociación Aduanas/Empresas, con base en instrumentos de la OMA pre- existentes, como por ejemplo el Convenio de Kyoto Revisado; simplificación de requisitos y cargas de trabajo en las Aduanas, evitando duplicación de requisitos con otros organismos del Estado. Todo esto con el fin de modernizar y preparar las aduanas para los desafíos de este Siglo XXI, donde la seguridad y facilitación sean vistas como dos caras de la misma moneda en aduanas mucho más eficientes y efectivas.

De la cita anteriormente expuesta se puede decir que el Marco Normativo SAFE consiste básicamente en un instrumento que promueve la seguridad del movimiento continuo de las mercancías utilizando mecanismos más eficientes y tecnológicos que ayuden a modernizar las aduanas a nivel mundial para así lograr un comercio más avanzado y hacerle frente a las adversidades que ha traído consigo el nuevo siglo. Es pertinente mencionar que 168 países han expresado formalmente su intención de aplicar el Marco Normativo según la última data que registró la OMA en julio de 2013.

Elementos básicos del Marco Normativo SAFE

El Marco SAFE, según lo que indica este instrumento jurídico, en su versión 2015 consta de cuatro elementos:

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

Pilares del Marco Normativo SAFE

El SAFE se centra en tres pilares: la asociación Aduana-Aduana, la asociación Aduana-Empresas y el de la cooperación entre la aduana y otros servicios gubernamentales. Tal como lo establece el documento en su versión 2015:

Los pilares suponen un conjunto de normas que se combinan para facilitar la comprensión y la rápida aplicación a nivel internacional. Además, el Marco SAFE se

inspira directamente en medidas y programas sobre seguridad y facilitación de la OMA que realizaron las Administraciones Miembro.

Causas que motivaron a la administración aduanera venezolana para adoptar estándares del Marco Normativo SAFE

1. Asegurar y facilitar el comercio internacional
2. La necesidad de implementar de normas modernas en materia de seguridad
3. Adoptar un nuevo enfoque sobre la gestión integral del tráfico transfronterizo de mercancías que reconoce la importancia de una mayor cooperación entre la aduana y las empresas, de manera que la administración aduanera le proporcione a los comerciantes un movimiento transparente, previsible, optimo, eficaz y eficiente de bienes y servicios.
4. Obtener y proveer seguridad en la cadena logística.
5. Adecuar normas y procedimientos aduaneros a los desafíos actuales de la economía mundial.
6. Incluir o adoptar herramientas tecnológicas.
7. Tener mayor control de las operaciones aduaneras.
8. Prevenir y prohibir la importación, exportación y tránsito de mercancías prohibidas y peligrosas.
9. Adoptar una gestión de riesgos basada en la seguridad en la cadena logística.

Beneficios que brinda a la administración aduanera la adopción de estándares del Marco Normativo SAFE

En principio se puede decir que tal como lo establece este instrumento jurídico, el mismo constituye una plataforma que mejorará el comercio mundial, garantizará la seguridad

contra el terrorismo e incrementará el aporte de las Aduanas y de los socios comerciales para lograr el bienestar económico y social de las naciones. Además, mejorará la capacidad de las Aduanas para detectar y controlar envíos de alto riesgo e incrementará la administración de mercaderías, acelerando de ese modo la entrega de las mismas (Marco Normativo SAFE, 2015, p.3). Los beneficios que brinda la adopción del Marco SAFE van en tres direcciones: (a) A los países o gobiernos, (b) A las Administraciones Aduaneras y (c) la comunidad comercial o empresas.

Gobiernos:

Dado que uno de los principales objetivos del Marco SAFE es asegurar y facilitar el comercio mundial, la adopción del mismo consecuentemente contribuirá con el desenvolvimiento óptimo e incremento del comercio internacional en aras de lograr un desarrollo y crecimiento económico para las naciones que lo adopten. Por lo que en este sentido, de lo anterior se puede expresar que los gobiernos deben fortalecer y poner a toda marcha sus aparatos productivos y permitir e incentivar la inversión extranjera, de manera que sus productos se movilicen en el mercado mundial con la finalidad de generar ingresos al país y consecuentemente lograr un crecimiento económico.

Por otra parte, ayuda a proteger al comercio del terrorismo mundial, dado que así como se percibe al comercio internacional como motor para la prosperidad económica también se ha utilizado el mismo con fines terroristas, lo que puede por lo tanto, trastornar el entorno económico mundial. Así como también proteger al comercio del crimen organizado en relación al tráfico trasfronterizo, de bienes y sustancias prohibidas, armas, entre otras.

En torno a ello este instrumento jurídico coordina los programas de seguridad y emergencia en el ámbito de su competencia, así como también sirve como enlace entre las Aduanas de los gobiernos extranjeros y agencias de seguridad y emergencia bajo esquemas de inteligencia y respuesta inmediata, sobre traslado, tráfico y detección de personas, mercancías o medios de transporte que representen alto riesgo para la seguridad nacional e

internacional, dentro del ámbito de su competencia. Así, en este orden de ideas también hará posible que las Administraciones Aduaneras faciliten el movimiento del comercio legítimo y mejoren y modernicen las capacidades aduaneras, de manera que a su vez se mejore la recaudación impositiva y la aplicación de las leyes y normas nacionales.

Por otro lado, se puede decir que este documento promueve la protección social y económica, y la celebración de acuerdos de cooperación entre las Aduanas y otros organismos gubernamentales, esto ayudará a los gobiernos a garantizar la gestión y el control coordinado de las fronteras.

Administraciones Aduaneras

Recurriendo lo establecido en el Marco SAFE 2015, con relación a este aspecto, se puede expresar que, dado que uno de los principales objetivos del Marco es crear acuerdos entre las Aduanas para promover el movimiento de las mercancías a través de las cadenas logísticas internacionales, en consecuencia estos acuerdos tendrán como resultado el intercambio de información oportuna y precisa, que permitirá a las Administraciones Aduaneras analizar los riesgos sobre bases más efectivas. De este modo no sólo mejorará la capacidad de las Aduanas para detectar envíos de alto riesgo, sino que además, las Administraciones Aduaneras mejorarán sus controles a lo largo de la cadena logística internacional, logrando una mejor asignación de los recursos aduaneros.

Los acuerdos relacionados con la red de Aduanas fortalecerán la colaboración entre las Administraciones aduaneras y les permitirán anticipar los controles en la cadena logística, por ejemplo, cuando la Administración del país de importación solicita a la Administración del país de exportación que realice una inspección en su nombre. El Marco SAFE, también prevé el reconocimiento mutuo de controles en determinadas circunstancias. La aplicación de este documento permitirá a las Aduanas adoptar un enfoque amplio y completo de la cadena logística global y servirá para eliminar la duplicación y los múltiples requisitos para la presentación de informes. Como fuera mencionado anteriormente, el Marco SAFE

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

De lo anterior se puede expresar que a las Administraciones de aduanas participantes les brindará un mayor intercambio de información lo que generará un análisis de riesgo con mejores fundamentos, y a su vez fortalece los controles a lo largo de la cadena logística internacional logrando una mejor distribución y asignación de los recursos aduaneros. Al propiciar condiciones seguras para el comercio internacional será más fácil el envío de productos de un país a otro para los vendedores y compradores.

Empresas

Recurriendo lo establecido en el Marco SAFE 2015, con relación a este aspecto, se expresa que:

El Marco SAFE crea las condiciones para asegurar el comercio internacional y también lo facilita y promueve. Esto sirve de estímulo para los vendedores y compradores ya que les hace más fácil el envío de productos de un país a otro. El Marco SAFE tiene en cuenta, y se basa, en modelos internacionales de producción y distribución. Los Operadores Económicos Autorizados (OEA) obtendrán beneficios como el procesamiento rápido de los productos, por ejemplo mediante la reducción de la cantidad de controles. Gracias a esto, se ahorrará tiempo y costos. Uno de los principios del Marco SAFE es crear un conjunto de normas internacionales para promover la uniformidad y la previsibilidad. Además, se reducen los múltiples y complejos requisitos para la presentación de informes. Estos procesos garantizarán que los OEA vean beneficios por su inversión en los sistemas de seguridad y prácticas, la reducción de las evaluaciones y de las inspecciones de control de riesgos y la agilización de la tramitación de sus mercaderías.

Bases Legales

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela

El artículo 7 del Título I sobre los Principios Fundamentales, expresa que el texto constitucional es la norma suprema y el fundamento del ordenamiento jurídico, por lo que todas las personas y los órganos que ejercen el Poder Público están sujetos a ella. El artículo 49 el cual sienta las bases de que todo procedimiento administrativo y judicial debe llevarse a cabo cumpliendo con el debido proceso.

El artículo artículo 141, del Título IV Del Poder Público, Capítulo I de las Disposiciones Fundamentales, sección segunda relativa a la administración pública. Este artículo es relevante para la presente investigación debido a que el SENIAT constituye un órgano de la administración pública que se funda en los principios de honestidad, participación, celeridad, eficacia, eficiencia, transparencia, rendición de cuentas y responsabilidad en el ejercicio de la función pública, con sometimiento pleno a la ley y al derecho, tal como lo establece el mencionado artículo. Así mismo, se hace mención del artículo 142 que hace referencia a los institutos autónomos, en este orden, se relaciona con la investigación debido a que el SENIAT constituye un instituto de la mencionada naturaleza, por lo que el mismo está sujeto al control del Estado.

De la misma estructura, en la sección quinta sobre las relaciones internacionales, se tiene el artículo 152 el cual expresa que:

Las relaciones internacionales de la República responden a los fines del Estado en función del ejercicio de la soberanía y de los intereses del pueblo; rigiéndose por los principios de independencia, igualdad entre los Estados, libre determinación y no intervención en sus asuntos internos, solución pacífica de los conflictos internacionales, cooperación, respeto a los derechos humanos y solidaridad entre los pueblos en la lucha por su emancipación y el bienestar de la humanidad, por lo que la República mantendrá la más firme y decidida defensa de estos principios y de la práctica democrática en todos los organismos e instituciones internacionales.

En este mismo orden se tiene el artículo 153, el cual expresa que la República podrá suscribir tratados internacionales que reúnan y coordinen esfuerzos para promover el desarrollo común de las naciones, y que garanticen el bienestar de los pueblos y la seguridad colectiva de sus habitantes. En atención a ello, las normas que serán consideradas parte integrante del ordenamiento legal vigente y de aplicación directa y preferente a la legislación interna.

En atención a lo anterior se puede acotar, que el mencionado artículo tiene una importante vinculación y relevancia con la presente investigación debido a que Venezuela se ha desempeñado de manera activa en distintas organizaciones internacionales a lo largo de los años y en distintos ámbitos, de modo, que ha buscado a través de la política exterior obtener condiciones idóneas para su desarrollo y desenvolvimiento.

A tales fines, se permite la suscripción y ratificación de tratados internacionales, y en tanto, todas las decisiones que adopten los órganos supranacionales son aplicables en Venezuela. Así mismo, la constitución a través del primer artículo mencionado relativo a esta sección hace referencia a la defensa de los principios enunciados anteriormente en el seno de organismos e instituciones internacionales.

El artículo 156 del Capítulo II relativo a la Competencia del Poder Público Nacional, destacando que entre otras, tiene competencia en: (a) la política y la actuación internacional de la República, (b) la legislación para garantizar la coordinación y armonización de las distintas potestades tributarias, (c) el régimen del comercio exterior, (d) la organización y régimen de las aduanas, (e) el régimen de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; los puertos, aeropuertos y su infraestructura, (f) la legislación en materia de organización y funcionamiento de los órganos del Poder Público Nacional y demás órganos e instituciones nacionales del Estado.

Se tiene el artículo 236, del Título V sobre la Organización del Poder Público Nacional, se tiene el Capítulo II sobre el Poder Ejecutivo Nacional, en la Sección Segunda, específicamente sobre las atribuciones del Presidente o Presidenta de la República, que entre otras: Dirigir las relaciones exteriores de la República y celebrar y ratificar los tratados, convenios o acuerdos internacionales y Administrar la Hacienda Pública Nacional.

Así mismo, dentro del Título VI Del Sistema Socioeconómico, capítulo II relativo al Régimen Fiscal y Monetario específicamente en la Sección Segunda sobre el Sistema Tributario se tiene el artículo 316, que expone entre otros aspectos, que el sistema tributario debe sustentarse en un sistema eficiente para la recaudación de los tributos. En atención de lo anterior, se puede expresar que si requiere contar con un sistema eficiente, es necesario actualizar el mismo y todos los procedimientos relacionados con él, para que de esta manera se pueda lograr una recaudación de tributos óptima y cumplir con los objetivos de la nación.

Ley Orgánica de Aduanas

La Ley Orgánica de Aduanas en su artículo 1 establece que los derechos y obligaciones aduaneras así como las jurídicas derivadas de ellas, se rigen por la mencionada ley, su reglamento, normativas vinculadas a la materia y todas aquellas normas relativas a la actividad aduanera contenidas en Tratados y Convenios Internacionales, ratificados por la República. Así mismo, el mencionado artículo indica que la administración tendrá la competencia de ejercer el control aduanero, de manera tal quien tiene la autoridad para intervenir, facilitar y propiamente controlar la entrada, permanencia y salida del territorio nacional, de mercancías y sus transportes a fin de aplicar el tratamiento jurídico al cual se encuentren sometidas las mercancías.

En este orden, es importante hacer mención del artículo 5, el cual contempla que la administración aduanera tiene dentro de sus atribuciones, entre otras, (a) la aplicabilidad de

las normas de carácter aduanero; (b) celebrar convenios de intercambio de información, cooperación y asistencia mutua y de intercambio de información con los servicios aduaneros de otros países o con entidades internacionales, sobre prevención, persecución y represión del contrabando y otros ilícitos aduaneros a fin de facilitar, complementar, armonizar, simplificar y perfeccionar los controles aduaneros; (c) dictar las normas para que el registro, intercambio y procesamiento de los datos, documentos y actos inherentes a las operaciones y actividades aduaneras se efectúe mediante procesos electrónicos u otros medios de comunicación sustitutivos del papel, en todas o algunas aduanas; (d) solicitar a las Administraciones Aduaneras de otros países, instituciones, organismos internacionales u otras organizaciones, al amparo de acuerdos internacionales, informaciones o documentos relacionados con operaciones aduaneras realizadas en el territorio aduanero.

Así mismo se tiene el artículo 6, concatenado con el artículo 7 que define a la Potestad Aduanera como la facultad que tienen las autoridades competentes para intervenir sobre (a) toda mercancía que vaya a ser introducida o extraída del territorio nacional; (b) los bienes que formen parte del equipaje de pasajeros y tripulantes; los vehículos o medios de transporte, que sean objeto de tráfico internacional o que conduzcan las mercancías y bienes; así como las mercancías que dichos vehículos contengan; (c) las mercancías, medios de transporte y demás efectos cuando sean objeto de tráfico interno en aguas territoriales o interiores, espacio aéreo nacional y zona de vigilancia aduanera, áreas especiales de control, almacenes y depósitos aduaneros. En atención a lo descrito anteriormente, las autoridades competentes podrán autorizar o impedir el desaduanamiento de los bienes descritos anteriormente, ejercer los privilegios fiscales, determinar los tributos exigibles, aplicar las sanciones procedentes y en general, ejercer los controles previstos en la legislación aduanera nacional.

En tal sentido, se puede decir que para consecución de los fines explicados anteriormente la administración aduanera venezolana debe estar a la vanguardia de todos los aspectos aduaneros y de comercio exterior manejados en el mundo, modernizando sus aduanas de tal

manera de hacer más tecnológico y avanzado el proceso aduanero al cual se encuentran sometidas las mercancías que ingresen, egresen o transiten por el territorio nacional, valiéndose de los criterios expuestos por la Organización Mundial de Aduanas y los demás organismos en la materia.

Ley del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria

De acuerdo a lo establecido en el artículo 4, corresponde al SENIAT la aplicación de la legislación aduanera, así como el ejercicio, gestión y desarrollo de las competencias relativas a la ejecución integrada de las políticas aduanera y tributaria fijadas por el Ejecutivo Nacional, en atención a lo anterior, entre otras atribuciones, el SENIAT (a) administrará el sistema aduanero, en concordancia con la política definida por el Ejecutivo Nacional, (b) ejecutará la política aduanera, de acuerdo a lo que dicte el ejecutivo nacional, (c) Participará con los organismos responsables de las relaciones internacionales y comerciales de la República, en la formulación y aplicación de la política de comercio exterior que ese establezca en los tratados, convenios o acuerdos internacionales; en la formulación y aplicación de los instrumentos legales y decisiones derivadas de dichos compromisos (d) participará en coordinación con el M.P.P.P. Economía, Finanzas y Banca Pública, y los organismos responsables de las relaciones internacionales y comerciales de la República, en las negociaciones y formulación de los proyectos de convenios y tratados internacionales relacionados con la materia aduanera (e) supervisar y controlar en ejercicio de la potestad aduanera los servicios aduaneros en puertos, aeropuertos, muelles, embarcaderos, zonas inmediatas o adyacentes a la frontera, zona de libre comercio y en las demás áreas, dependencias y edificaciones habilitadas para la realización de las operaciones aduaneras y accesorias (f) coordinar con las dependencias del M.P.P.P Economía, Finanzas y Banca Pública y demás órganos y entes de la República, las acciones que deba ejecutar la Administración Tributaria Nacional, tendentes al mejor desarrollo de las funciones o actividades de la competencia del Poder Público Nacional (g) planificar, administrar y

dirigir todo lo relacionado con la tecnología de información, en especial los sistemas telemáticos, estadísticos y de verificación de documentos y mercancías destinados al control aduanero y fiscal.

Reglamento Parcial de la Ley Orgánica de Aduanas Relativo al Sistema Aduanero Automatizado

El artículo 1 del mencionado reglamento establece que el mismo regula el registro, intercambio y procesamiento de datos, documentos y actos inherentes a la llegada, almacenamiento, introducción, permanencia y extracción de mercancías mediante procesos electrónicos. Es decir, el reglamento del Sistema Aduanero Automatizado SIDUNEA posee como objetivo principal regular todo lo concerniente a la actividad informática que se maneja en los puertos del país relativos a las operaciones aduaneras respectivas.

Así mismo, el artículo 2 establece que la Administración Aduanera aplicará el Sistema Aduanero Automatizado, para el registro, intercambio y procesamiento de la información, como herramienta para el trámite y control de la llegada, almacenamiento, introducción, permanencia y extracción de mercancías objeto de tráfico internacional. Esto quiere decir, que el encargado de llevar a cabo el referido sistema es la administración aduanera (SENIAT), realizando la introducción respectiva de toda aquella información solicitada, para lograr un trámite aduanero que no infrinja la normativa legal y que funcione de la manera más óptima y eficaz posible.

En este orden, el artículo 3 del mencionado reglamento establece que el Sistema Aduanero Automatizado está conformado por el conjunto de módulos, programas y procedimientos administrativos e informáticos, relativos a los actos inherentes a la llegada, almacenamiento, introducción, permanencia y extracción de mercancías, de acuerdo a cada usuario del servicio. Es decir, el referido SIDUNEA está conformado por un conjunto de

módulos a través de los cuales los distintos usuarios, entre ellos auxiliares de la administración aduanera y funcionarios vacían la información respectiva que se les solicita en los términos y condiciones que este reglamento establece, para poder llevar a cumplir de manera simplificada con los requisitos que solicita la aduana para poder realizar determinada operación aduanera.

Así mismo se puede acotar que el artículo 4 establece que el SIDUNEA, “como control de gestión de la llegada, almacenamiento, introducción, permanencia y extracción de mercancías, tendrá por objeto: (a) Registrar los datos del manifiesto de carga o de encomienda; (b) Efectuar el control de la carga en los recintos, almacenes y depósitos aduaneros autorizados; (c) Transmitir y tramitar las declaraciones respectivas en forma electrónica; (d) Determinar el reconocimiento selectivo o aleatorio de las mercancías o ambos; (e) Controlar el pago de los gravámenes aduaneros y demás tributos correspondientes a través del sistema bancario nacional, cuando fuere procedente; (f) Autorizar la entrega y retiro de las mercancías, cuando corresponda; (g) Controlar el tránsito aduanero; (h) Confirmar la extracción de mercancías del territorio nacional; (i) Controlar las mercancías que se introducen o extraen a través de regímenes aduaneros especiales; (j) Facilitar la función de control del Resguardo Aduanero; y (k) Procesar la información para un efectivo control posterior.

Es decir, el referido sistema será el encargado de manejar, controlar y verificar cada operación que vaya a realizar las mercancías objeto de tráfico internacional, de igual manera sirve para facilitar funciones de otros auxiliares de la administración aduanera, para de esta manera lograr un trámite más eficiente para las personas tanto naturales como jurídicas que deseen realizar alguna operación aduanera, así como también lograr los objetivos planteados por la república en cuanto a la recaudación efectiva de los tributos y la protección nacional.

Definición de Términos Básicos

Aduana: servicio nacional responsable de aplicar la legislación aduanera y de recaudar las tasas y los impuestos que se aplican a la importación o exportación de mercancías, así como de la aplicación de las demás leyes, reglamentos normas legalmente previstas, conexas con las operaciones aduaneras y controlador del tráfico internacional de mercancías.

Aduana principal: oficina aduanera habilitada con jurisdicción en una circunscripción determinada, a través de la cual se centralizan las funciones fiscales y administrativas de ella misma como de sus aduanas subalternas.

Consolidador de Carga: Operador distinto al porteador que transporta en el vehículo de éste, carga en forma agrupada bajo su propio nombre y responsabilidad, destinada a uno o más consignatarios finales.

Criterios de Selectividad: Los parámetros selectivos o aleatorios computarizados, creados sobre la base de una matriz de análisis de riesgos en el Sistema Aduanero Automatizado, para el tratamiento de las declaraciones registradas, cuya aplicación establecerá el reconocimiento electrónico, documental o físico documental.

Integración económica: proceso gradual, complementario y flexible de aproximación, políticas y voluntades, mediante el cual dos o más gobiernos adoptan, con el apoyo de órganos comunes, medidas comerciales y económicas para intensificar su interdependencia y obtener beneficios mutuos.

Mandato: es un contrato por el cual una persona se obliga gratuitamente, o mediante salario, a ejecutar uno o más negocios por cuenta de otra, que la ha encargado de ello. El mandato puede ser expreso o tácito y su aceptación puede ser tácita y resultar de la ejecución del mandato por el mandatario. El mandato es gratuito si no hay convención en

contrario y es especial para un negocio o ciertos negocios solamente, o en general para todos los negocios del mandante. El mandato concedido en términos generales no comprende más que los actos de administración y para poder transigir, enajenar, hipotecar o ejecutar cualquier otro acto que exceda de la simple administración, el mandato debe ser expreso.

Mercancía: todos los productos, manufacturas, semovientes y demás bienes corporales muebles, sin excepción alguna, que pueden ser objeto de una operación aduanera.

Operaciones aduaneras: toda operación de embarque, desembarque, entrada, salida, traslado, depósito o tránsito de mercancías objeto de comercio exterior, y sujeta a control aduanero.

Política comercial: es el grado de influencia del aparato estatal en el flujo de importaciones y exportaciones del país, a los fines de modificarla y encaminarla hacia la obtención de determinados cambios en su estructura económica interna bien sea a través de medidas de carácter unilateral o producto de convenios internacionales tendientes a normar en forma directa o indirecta el tráfico de mercancías hacia y fuera del país, con el objeto de impulsar su desarrollo económico.

Política fiscal: medidas económicas que aplica el Estado con el objeto de mantener la estabilidad económica y el crecimiento sostenido de la economía de un país.

Potestad aduanera: conjunto de atribuciones que tiene la Aduana para controlar el ingreso y salida de mercancías, vehículos de transporte y equipaje de pasajeros hacia y desde el territorio nacional y para hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan las actuaciones aduaneras.

Recaudación: percepción de las cantidades debidas por los contribuyentes, como consecuencia de la aplicación de las diferentes figuras impositivas vigentes en el país.

Reconocimiento Electrónico: Procedimiento mediante el cual se verifica electrónicamente la consistencia de la información ingresada por el declarante, con la contenida en la base de datos y las configuraciones del Sistema Aduanero Automatizado.

Sistema Aduanero Automatizado: es el que regula el registro, intercambio y procesamiento de datos, documentos y actos inherentes a la llegada, almacenamiento, introducción, permanencia y extracción de mercancías mediante procesos electrónicos.

Transmisión electrónica: acción de enviar a través del Sistema Aduanero Automatizado el manifiesto de carga y la declaración, así como cualquier otra acción o envío de documentos, actas o formatos que se incorporen al sistema por medios electrónicos.

Usuarios del Servicio: Aquellos funcionarios del Servicio Aduanero, Auxiliares de la Administración Aduanera y las demás personas naturales o jurídicas autorizadas para ingresar al Sistema Aduanero Automatizado.

Validación: Acción solicitada al Sistema Aduanero Automatizado a los fines de que se active el módulo de selectividad, el cual en forma selectiva o aleatoria o ambas, asignará el canal correspondiente para el reconocimiento respectivo.

Verificación: acción del Sistema Aduanero Automatizado que permite constatar, tanto a nivel local, en el computador del usuario, como en el sistema, la exactitud de los datos a ser transmitidos.

Zona aduanera o zona primaria: área terrestre o acuática, continua o discontinua, ocupada por los puertos, los aeropuertos y el área adyacente a los puntos de frontera, habilitada para el control de mercancías, vehículos y personas.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

La metodología que se aplicó a la presente investigación permitió definir las estrategias más adecuadas, con la finalidad de obtener los mejores resultados posibles en el proceso investigativo. De acuerdo a Tamayo y Tamayo (1998), el marco metodológico: "...nos amplía la descripción del problema. Integra la teoría con la investigación y sus relaciones mutuas" (p. 71). En atención a lo antes expuesto el presente trabajo contempla los siguientes aspectos metodológicos.

Tipo de Investigación

El tipo de investigación que se utiliza es la investigación de tipo documental, ya que el estudio se basa en datos recolectados de documentos y/o material bibliográfico acerca del tema. En tal sentido, Arias (2004) define la investigación documental como, "un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos" (p.27). De esta manera para la presente investigación la fuente para buscar la información fue recogida de fuentes impresas y electrónicas, de donde se extrajeron datos secundarios.

Diseño de la Investigación

En la presente investigación se aplicó estudio bibliográfico de acuerdo a los objetivos establecidos, ya que se estudió el Marco Normativo SAFE con relación a la modernización de la legislación aduanera en el país. De esta manera, Campos (2009) define el estudio

bibliográfico como aquel que ‘‘utiliza textos (u otro tipo de material intelectual impreso o grabado) como fuentes primarias para obtener sus datos. No se trata solamente de una recopilación de datos contenidos en libros, sino que se centra, más bien, en la reflexión innovadora y crítica sobre determinados textos y los conceptos planteados en ellos’’ (p.17).

A pesar de su nombre, no es obligatorio que se centre en libros; también puede recurrir a otro tipo de fuentes documentales como, videos, revistas, microfilmes o sitios de Internet. La definición depende más bien del carácter fijo de las fuentes o sea, que no cambian con el tiempo. El único requisito para este tipo de investigación es la facilidad de acceso a las fuentes bibliográficas y documentales sea, por ejemplo, mediante una biblioteca o una filmoteca; a diferencia de la investigación de campo que tiene una mayor dificultad para el acceso a las fuentes.

Es por esta razón que el estudio bibliográfico realizado en la presente investigación sirve como base para explicar los objetivos que desea lograr el Marco Normativo SAFE, las causas de implementar una modernización y reforma aduanera y los beneficios que podrian llegar a la economía de la Republica.

En atención a las consideraciones metodológicas antes expuestas, la investigación comprendió un estudio de aspecto importante y novedoso, ya que, se enfoca en la normativa vigente emanada de un organismo internacional encargado de manejar la materia aduanera y de comercio exterior a nivel internacional como lo es la Organización Mundial de Aduanas como lo es el MARCO Normativo SAFE, y como maneja la modernización y reforma que deben ejercer las aduanas a nivel mundial debido al gran proceso de globalización que se vive hoy en día, relacionando directamente dicho mandado con las aduanas de Venezuela analizando las medidas que se han logrado adoptar en el pais y que falta por hacer.

Técnicas e Instrumentos para la recolección de datos

En la investigación se utilizó la técnica del fichaje, la cual permitió recaudar la información necesaria para lograr el objetivo de la investigación de forma organizada y sistematizada. Ésta técnica es definida por Campos M. (2009) como: “la principal herramienta para la recolección de datos en la investigación bibliográfica. Una ficha bibliográfica es, básicamente, un esquema o resumen de cada uno de los libros consultados” (p.58). Esto se realizó a través del instrumento de la ficha en donde, toda la información recaudada se vació en ésta para ser organizada y así poder estudiarla con facilidad.

Existen varios tipos de fichas, más sin embargo en la presente investigación se utilizaron las siguientes:

Ficha Resumen: El resumen consiste en obtener de estudio de un texto una exposición sintetizada que permita manejar, la información valiosa contenida en un libro en un capítulo de un libro. La información se registra en fichas de resumen, correctamente se realice un resumen. Seleccionar los textos cuyo contenido posea valiosa información acerca del tema de investigación. Seleccionar la idea central y después aquellas ideas que sirvan de apoyo o ejemplifiquen la idea central. Redactar en forma sumaria en las fichas de resumen las ideas fundamentales del texto. Numerar y archivar las fichas obtenidas.

Ficha Textual: Este tipo de fichas se realiza la transcripción de un párrafo que contenga una idea importante para el trabajo de investigación que se está realizando. La lectura de las fuentes para obtener información se realiza en función del plan de trabajo, es decir que no se leen corrido los libros, artículos o documentos, si no los capítulos o las partes que servirán a la investigación. En esta lectura selectiva y analítica el estudiante va localizando y tomando nota de los datos o ideas que se interesan.

Fichas de análisis: En este tipo de ficha se debe anotar las ideas principales del libro consultado, siempre tratando de que sea de la manera más sintética y resumida posible. Para facilitar el resumen, se recomienda eliminar siempre los ejemplos, las citas y las ideas secundarias. También se puede incluir en estas fichas los fragmentos del texto que nos parecen útiles o interesantes, y que podríamos eventualmente utilizar como citas en la investigación. Se debe siempre anotar el número de página de la cual se obtiene la cita. Se debe incluir, después de cada cita o al final de la ficha completa, algunos comentarios y observaciones personales, con las ideas que nos surjan durante la lectura del texto. Esto permite ir enriqueciendo el análisis que se hace del texto. Además, se puede apoyar ideas personales con argumentos de especialistas en la materia. Por otro lado, también permite encontrar ambigüedades, contradicciones o ideas que consideremos equivocadas y que vamos a refutar. Por último, considérese que estas ideas personales irán marcando la pauta y definiendo el esquema medular para lo que será propiamente el análisis y crítica de la investigación bibliográfica.

Es por esta razón que el fichaje por ser una técnica utilizada especialmente por los investigadores y un modo de recolectar y almacenar información, es la técnica más idónea para la recolección de datos en la presente investigación bibliográfica.

Fases de la investigación

Fase I. Se establecieron los objetivos que desea lograr la Organización Mundial de Aduanas con la modernización y reforma de las aduanas a nivel mundial:

Objetivos de la modernización de aduanas

1. Extender el control a todas las actividades aduaneras (entrada de vehículos, carga, tránsito aduanero, formulación de declaración, valoración aduanera, pago de tributos, despacho aduanero propiamente dicho y regímenes aduaneros especiales).
2. Simplificar procedimientos, con miras a agilizar los trámites burocráticos y reducir costos operacionales de los importadores, exportadores, depositarios, transportadores y órganos de control.
3. Facilitar a los usuarios el acceso al sistema para el otorgamiento de información.
4. Agilizar el control aduanero.
5. Dotar a las aduanas y los demás usuarios de otros instrumentos de apoyo a sus actividades, para, entre otras cosas, la valoración aduanera de mercancías, con el objeto de conseguir una adecuada aplicación de las tarifas, para orientación y consulta a la legislación y con fines de entrenamiento.
6. Mejorar el control de recaudación de impuestos.
7. Dotar al gobierno de estadísticas de comercio exterior casi instantáneas, además de confiable.
8. Contar una infraestructura que permita el óptimo desenvolvimiento de las actividades aduaneras.

Objetivos que desea lograr la Organización Mundial de Aduanas con la modernización y reforma de las aduanas a nivel mundial

1. Crear normas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad.
2. Permitir el control integrado de la cadena logística en todos los medios de transporte.

3. Ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las Aduanas para que puedan enfrentar los desafíos y aprovechen las oportunidades del siglo XXI.
4. Reforzar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para detectar envíos de alto riesgo.
5. Fortalecer la cooperación entre las Aduanas y las empresas.
6. Promover el movimiento fluido de las mercaderías a través de cadenas logísticas internacionales.

Fase II. Se Identificaron los estándares del Marco Normativo SAFE que ha adoptado la Administración Aduanera venezolana.

Fase III. Se analizaron los estándares que aún no han sido adoptados por las aduanas del país:

Estándares del Marco Normativo SAFE que han sido adoptados por la Administración Aduanera venezolana y los estandares que aun no han sido adoptados

Cuadro Nro. 1. Pilar 1. ADUANAS-ADUANAS

NORMA	MARCO SAFE	ADMINISTRACIÓN ADUANERA VENEZOLANA
Norma 1 – Gestión integrada de la cadena logística	Las Administraciones Aduaneras deberán aplicar los procedimientos integrados de control aduanero como fueran detallados en las Directrices aduaneras de la OMA sobre la Gestión Integrada de la Cadena Logística (ISCM). 1. MEDIDAS GENERALES DE CONTROL - Control aduanero - Evaluación de riesgo - Controles en el lugar de partida	Adoptada parcialmente

	<ul style="list-style-type: none"> - Precintos - Referencia única de envío (RUE) <p>2. PRESENTACIÓN DE DATOS</p> <ul style="list-style-type: none"> -Declaración sobre la exportación de mercaderías -Declaración para la importación de mercaderías - Declaración de la carga - Transmisión de datos antes de la carga para la seguridad del transporte aéreo - Plan de estiba del buque - Mensajes sobre el estado del contenedor - Mitigación de riesgos en materia de seguridad de la carga aérea. - Notificación “no cargar” - Plazos <p>3.INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE LOS ENVÍOS DE ALTO RIESGO</p> <p>4.MODELO DE DATOS DE LA OMA</p> <p>5.CADENA LOGÍSTICA AUTORIZADA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Operadores económicos autorizados - Cadena logística autorizada 	
--	--	--

Norma 2 – Autoridad inspeccionar la carga	Las Administraciones Aduaneras tendrán la facultad necesaria para inspeccionar la carga que ingresa, sale, transita (incluyendo la que permanece a bordo) o que es transbordada.	Adoptada
--	--	----------

Norma 3 – Tecnología moderna en los equipos de inspección	Para realizar las inspecciones deberán utilizarse equipos de inspección no intrusiva y detectores de radiación cuando sea necesario y de conformidad con los resultados del análisis de riesgo. Estos equipos son necesarios para inspeccionar rápidamente la carga o los contenedores de alto riesgo sin interrumpir el flujo del comercio legítimo. - TECNOLOGÍA MODERNA	Adoptada
Norma 4 – Sistemas análisis de riesgo	Las Administraciones Aduaneras deberán crear un sistema de gestión de riesgos para identificar la carga y/o medios de transporte que podrían resultar de alto riesgo y automatizarlo. Este sistema debería incluir un mecanismo para validar las evaluaciones de riesgo, las decisiones de selectividad e implementar las prácticas aconsejadas.	Adoptada

	<ol style="list-style-type: none"> 1. SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE SELECTIVIDAD 2. COMPENDIO DE LA OMA SOBRE LA GESTIÓN DE RIESGOS EN MATERIA ADUANERA. 3. REFERENCIAS 	
--	--	--

Norma 5 – Selectividad, perfil y selección del objetivo	<p>Las Aduanas deberán utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo, incluyendo entre otros, información electrónica avanzada sobre envíos de carga hacia y desde un país antes de su partida o arribo; inteligencia estratégica; datos comerciales informatizados; evaluación de anomalías; y seguridad de la cadena logística de un agente comercial. Por ejemplo, la certificación y validación de la seguridad del punto de origen, como menciona el Pilar 1 Aduanas-Empresas, reduce el riesgo, y por lo tanto, el alcance de la selección del objetivo.</p>	No Adoptada
Norma 6 – Información electrónica previa	<p>Las Administraciones Aduaneras deberán solicitar información electrónica previa sobre las cargas y los contenedores con la suficiente antelación para poder realizar el análisis de riesgo correspondiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NECESIDAD INFORMATIZACIÓN DE DIRECTRICES DEL CONVENIO DE KIOTO REVISADO SOBRE LAS TIC 2. USO DE LOS SISTEMAS DE OPERADORES ECONÓMICOS 3. NORMAS SOBRE EL INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS 4. MODELOS DE DATOS DE LA OMA 5. SEGURIDAD EN MATERIA DE TIC 6. FIRMAS DIGITALES 7. FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES 8. CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE LOS DATOS 	No Adoptada

Norma 7 – Selección de comunicación	<p>Las Administraciones Aduaneras deberán realizar la selectividad conjunta; criterios de estandarizados, también compatibles de comunicación y/o de intercambio de información. Estos elementos serán útiles para el futuro desarrollo de un sistema de reconocimiento mutuo de controles y evaluación deberán utilizar selección como mecanismos</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ESTRATEGIA MUNDIAL DE LA OMA SOBRE INFORMACIÓN E INTELIGENCIA 	No adoptado
-------------------------------------	---	-------------

	2. CONSIDERACIONES LEGALES	
Norma 8 – Evaluación del rendimiento	Las Administraciones Aduaneras deberán realizar informes sobre el rendimiento incluyendo la cantidad de envíos revisados, el subconjunto de envíos de alto riesgo, los controles realizados a envíos de alto riesgo, los controles de envíos de alto riesgo utilizando tecnologías no intrusivas, los controles de envíos de alto riesgo utilizando tecnologías no intrusivas y medios físicos, los controles de envíos de alto riesgo solamente a través de medios físicos, los tiempos de despacho y los resultados positivos y negativos. La OMA se encargará de consolidar estos informes. - RECOPIACIÓN DE DATOS	No Adoptado

Norma 9 – Evaluación seguridad	Las Administraciones Aduaneras deberán trabajar junto con otros organismos para realizar las evaluaciones de seguridad relacionadas con el movimiento de mercaderías en la cadena logística internacional y además, deberán resolver con rapidez cualquier problema que se presente.	No Adoptada
Norma 10 – Ética de los agentes	Las autoridades Aduaneras deberán realizar programas para evitar el incumplimiento de las normas de ética de los agentes y para identificar y luchar contra los comportamientos deshonestos. 1. DECLARACIÓN DE ARUSHA REVISADA 2. CAPACITACIÓN Administraciones y las demás competentes	No Adoptada
Norma 11 – Inspección de las mercaderías destinadas al exterior	Las Administraciones Aduaneras deberán inspeccionar las cargas y los contenedores de alto riesgo que fueran destinados al exterior cuando el país de importación lo solicite. 1. SOLICITUD DE CONTROL 2. CONSIDERACIONES LEGALES	Adoptada

Fuente: Propia. Tomado de: AFIB (2015) Marco Normativo SAFE.

Cuadro Nro. 2. Pilar 2. ADUANAS-EMPRESAS

NORMA	MARCO SAFE	ADMINISTRACIÓN ADUANERA VENEZOLANA
Norma 1 –	Los Operadores Económicos Autorizados (OEA)	No adoptado

Asociación	que participan en la cadena logística internacional realizarán autoevaluaciones utilizando normas de seguridad y buenas prácticas para asegurarse de que los procedimientos proporcionen correspondientes envíos y contenedores hasta que sean despachados por el control aduanero en el lugar de destino.	
Norma 2 – Seguridad	Los operadores económicos autorizados incorporarán mejores prácticas de seguridad en sus prácticas comerciales.	No adoptado
Norma 3 – Autorización	La Administración Aduanera, junto con los representantes de la comunidad comercial, crearán procesos de validación o de acreditación de calidad que ofrezcan incentivos a las empresas siempre y cuando adquieran la condición de operadores económicos autorizados.	No adoptado
Norma 4 – Tecnología	Todas las partes mantendrán la integridad de la carga y de los contenedores facilitando el uso de la tecnología moderna.	No adoptado
Norma 5 – Comunicación	La Administración Aduanera actualizará periódicamente los programas de asociación Aduanas-Empresas para promover normas mínimas de seguridad y mejores prácticas.	No adoptado
Norma 6 – Facilitación	La Administración Aduanera trabajará junto con los OEA para incrementar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional que se origine o lleve a cabo a través de su territorio aduanero.	No adoptado

Fuente: propia. Tomado de: AFIB (2015) Marco Normativo SAFE.

Cuadro Nro. 3. PILAR 3 - ADUANA – OTROS ÓRGANOS GUBERNAMENTALES E INTERGUBERNAMENTALES

NORMA	MARCO SAFE	ADMINISTRACIÓN ADUANERA VENEZOLANA
--------------	-------------------	---

Norma 1 – Cooperación mutua	<p>Los gobiernos deben alentar la cooperación mutua entre la Administración de aduanas y los demás órganos gubernamentales competentes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cooperación entre la aduana y las autoridades aeronáuticas 2. Cooperación entre la aduana y los organismos de la seguridad marítima y portuaria 3. Cooperación entre la aduana y los organismos competentes en materia de transporte terrestre. 4. Cooperación entre la aduana y los operadores postales 	Adoptado parcialmente
Norma 2 – Procedimientos /acuerdos en materia de cooperación	Los gobiernos deben crear y actualizar los procedimientos y acuerdos en materia de cooperación entre los órganos involucrados en el comercio internacional y la seguridad.	No Adoptado
Norma 3 – Armonización de los programas de seguridad	Los gobiernos deben, de ser necesario, armonizar los requisitos de los distintos programas/sistemas de seguridad implementados para mejorar la seguridad de la cadena logística internacional.	No adoptado

Norma 4 – Armonización de las medidas nacionales de control	Los gobiernos deben armonizar las medidas nacionales de control de la seguridad de la cadena logística que aplican los órganos gubernamentales en especial las medidas de gestión y de mitigación del riesgo para evitar perjudiquen el comercio legal y circulación internacional.	No Adoptada
Norma 5 – Elaboración de medidas de continuidad y reanudación	La aduana debe trabajar con los demás órganos gubernamentales y las empresas para identificar las funciones y obligaciones respectivas en relación a las medidas de continuidad y reanudación del comercio, para que no existan interrupciones en caso de algún incidente.	No adoptada
Norma 6 – cooperación mutua	Los gobiernos deben alentar la cooperación mutua entre las administraciones aduaneras y los demás órganos gubernamentales competentes que intervienen en la seguridad de la cadena logística, de ambos lados de la frontera, o en el marco de una Unión aduanera.	No Adoptada
Norma 7 – Elaboración de	Los gobiernos deben establecer acuerdos de cooperación entre los órganos que trabajan juntos en una frontera común o dentro	No

acuerdos de cooperación	de una Unión aduanera.	Adoptada
-------------------------	------------------------	----------

Norma 8 – Armonización de los programas de seguridad	Los gobiernos deben, si es necesario, armonizar los requisitos de los distintos programas de seguridad implementados para mejorar la seguridad de la cadena logística internacional.	No adoptada
Norma 9 - Armonización de las medidas de control transfronterizo	Los gobiernos deben trabajar en la armonización de las medidas de control transfronterizo.	No Adoptada
Norma 10- Implementación de una cooperación mutua	Los gobiernos deben alentar la cooperación mutua entre las organizaciones internacionales que intervienen en la seguridad de la cadena logística	Adoptada
Norma 11 – Elaboración de acuerdos o protocolos de acuerdo de cooperación	En nombre de sus Miembros, la OMA debe elaborar y actualizar los mecanismos de cooperación con las organizaciones gubernamentales internacionales (OACI, OMI y UPU por ejemplo) que intervienen en la seguridad de la cadena logística.	Adoptada

Fuente: propia. Tomado de: AFIB (2015) Marco Normativo SAFE

Fuentes del conocimiento

- a. Doctrina.
- b. Legislación
- c. Realidad socio jurídica

CAPÍTULO IV

RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Resultados y conclusiones

Como bien se expuso a lo largo del presente trabajo de investigación, la Organización Mundial de Aduanas centra en un solo documento un conjunto de estándares cuya finalidad es incrementar la seguridad y la facilitación del comercio global. Para ello, requiere que exista una cooperación entre las distintas administraciones aduaneras, entre las aduanas y las empresas y entre las aduanas y los organismos gubernamentales.

Así mismo, la OMA a través del Marco Normativo SAFE pretende proporcionar a las administraciones aduaneras del mundo un conjunto de herramientas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad, así como ampliar las capacidades de las Aduanas, modernizando gran parte de su estructura, legislación, procedimientos y operatividad, de manera tal que puedan enfrentar los desafíos y aprovechen las oportunidades del siglo XXI.

En este orden de ideas podría decirse que el presente trabajo, brinda información detallada y análisis sobre los estándares que han adoptado las aduanas del país. Concluyendo en que no han sido suficientes las medidas nacionales basadas en el marco SAFE que ha introducido la administración aduanera para lograr modernizar las actividades aduaneras. También se evidencia que los esfuerzos de la administración aduanera no han sido suficientes, para darle operatividad a ciertos estándares que han sido adoptados a través de la legislación nacional.

Por otro lado también, es pertinente acotar que se hace apremiante dejar en claro que la ejecución de las medidas de ampliación de controles aduaneros y solicitud de formalidades

o requisitos establecidos en el Marco SAFE, lejos de representar trabas en el comercio u obstáculos para los operados del comercio, representan la necesidad de mantener un equilibrio entre la seguridad y la facilitación del comercio, ya que como bien se sabe, para las aduanas, el hecho de facilitar la circulación de mercancías, siempre representará un elemento de riesgo, por ello es necesario poner la mayor atención a las herramientas relacionadas a la gestión de riesgo para así hacer más segura la comercialización de mercancías.

En atención de lo anterior, se destaca la reiterada solicitud del Marco en el uso de un gran conjunto de herramientas basadas en sistemas informáticos y mensajería informática, como elementos fundamentales para que las trasmisión de datos, en aras del cumplimiento de requisitos y formalidades para el control aduanero y gestión de riesgos, se realice de una manera más ágil y simplificada.

Se considera también que la modernización de aduanas a través del Marco Normativo SAFE no contempla estándares específicos sobre la modernización de la infraestructura aduanera, pero la misma está implícita debido a que se considera que las principales barreras operativas en el comercio entre otras, son las limitaciones de la infraestructura física, ya que éstas constituyen verdaderos cuellos de botella en las cadenas de suministro y el tráfico fronterizo, que generan lentitud y complejidad en la realización de los trámites aduaneros.

En razón de ello, se debe priorizar llevar a cabo las reformas tanto de infraestructura como de las actividades aduaneras a través de los estándares del Marco Normativo SAFE, para la disminución de trabas, impuestas al paso de mercancías por las fronteras, puertos o aeropuertos internacionales, de manera que la fluidez del comercio mejore enormemente y se desenvuelva con la mayor seguridad.

En atención a lo anterior, se manifiesta la imperante necesidad que tienen las Aduanas del país, de desarrollar sus capacidades a través de las herramientas que ofrece la OMA con el Marco Normativo SAFE, y darle utilidad y provecho a los sistemas informáticos que tanto agilizan procedimientos, debido a que ésta es una de las aduanas que tiene mayor tráfico de mercancías en el territorio nacional, en razón de su gran ubicación estratégica, y requiere adoptar un nuevo enfoque sobre la gestión integral del tráfico transfronterizo de mercancías, que reconozca la importancia de proveer seguridad en la cadena logística, para que exista un movimiento transparente, previsible, óptimo, eficaz y eficiente de bienes y servicios.

Así adoptando los estándares, las aduanas puede mejorar su capacidad para detectar y controlar envíos de alto riesgo así como analizar los riesgos sobre bases más efectivas. De este modo no sólo mejorar su capacidad para detectar envíos de alto riesgo, sino que además, mejora sus controles a lo largo de la cadena logística internacional, logrando una mejor asignación de los recursos aduaneros, y además un desenvolvimiento óptimo e incremento del comercio internacional en aras de lograr un desarrollo y crecimiento económico para el país

Finalmente se puede aportar que el Marco Normativo SAFE, es una herramienta que provee a la aduana de fundamentos necesarios para llevar a cabo más reformas y dar continuidad a los procesos modernización aduanera.

Recomendaciones

Se recomienda en primer lugar que el ejecutivo nacional como autoridad máxima en materia aduanera junto con el SENIAT, promueva la adopción de los estándares del Marco Normativo SAFE en las Aduanas del país y le den la debida importancia al proyecto de interconexión con las demás aduanas del mundo para lograr un mayor control aduanero

sobre las mercancías y gestionar los riesgos de una manera más eficiente y eficaz, en aras de interceptar todos aquellos envíos que presenten altos riesgos.

Adoptar este enfoque donde la facilitación del comercio juega un papel fundamental para la competitividad, el crecimiento y el desarrollo del país, en razón de ello la modernización de las aduanas a través de los estándares del Marco Normativo SAFE constituye la herramienta necesaria para lograrlo.

Llevar a cabo proyectos y programas para darle operatividad a todas aquellas herramientas derivadas del Marco SAFE contenidas en la legislación nacional, acuerdos y convenios internacionales, las cuales son de vital importancia ya que permiten advertir la duplicación de controles de seguridad y contribuyen a facilitar y controlar el movimiento de las mercancías en la cadena logística internacional.

Poner atención a la creación de herramientas informáticas, que interconecten a la administración aduanera, con otras administraciones aduaneras del mundo y con los entes gubernamentales, de manera que el intercambio de información se haga de forma rápida, así como también para que estén a disposición de los operadores de comercio internacional para que trasmitan toda la información que la administración requiera de ellos, ya que las mismas son indispensables para simplificar trámites y requerimientos así como agilizar procedimientos.

Promover la participación activa de la administración aduanera en los programas de trabajo de la OMA para aprovechar los beneficios de pertenecer a este centro mundial de la experticia en materia aduanera.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AFIB (2015). Marco Normativo SAFE. Recuperado de: https://www.afip.gob.ar/Aduana/documentos/MARCO_NORMATIVO_SAFE.pdf
- Arias, F. (2006). El proyecto de investigación. Caracas: Editorial Episteme.
- AVN (2014). Autorizados recursos para modernización de equipos rayos X de las aduanas
Recuperado de: <http://www.avn.info.ve/contenido/autorizadosrecursosparamodernizaci%C3%B3nequiposrayos-x-aduanas>
- Balsadúa, R. (2010) La aduana: concepto y funciones esenciales y contingentes. Recuperado de: <http://www.iaea.org.ar/global/img/2010/09/Basaldua.pdf>
- Banco Mundial (2005). Manual de modernización de aduanas. Recuperado de: <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/432321468781798064/pdf/314770SPANISH01dernization01PUBLIC1.pdf>
- Berman, M. (1989). Introducción a la modernidad: Ayer, hoy y mañana. Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad. Colombia: Siglo veintiuno XXI editores.
- Campos, M. (2009). Métodos y técnicas de investigación académica. Recuperado de: http://www.icomoscr.org/m/investigacion/%5BMETODOS%5DFolleto_v.1.pdf
- Carrizales, G. (2004). El Nuevo Sistema Aduanero Automatizado. Recuperado de: <http://www.aduanas.com>.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial Nro. 5.908 Extraordinario del 19 de Febrero de 2009.
- Contreras, A. (2016). Sistema Aduanero Venezolano Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/20293013/Sistema-Aduanero-Venezolano.pdf>
- Estévez, I. (2001). Aduanas de Venezuela. Caracas: Editorial Episteme.
- Fernández, B. (2003). Modernización de los Servicios de Aduanas y Cual es el Futuro de las Aduanas en América Latina. Recuperado de: <http://www.ambitoaduanero.com/component/content/article/53>

Figuroa, N. (2004). Las Aduanas frente al Proceso de Modernización. Recuperado de: <http://www.estudiosaduanales.com>

Hernández, E. (2015) Historia de las Aduanas: Orígenes y actualidad. Recuperado de: <https://books.google.co.ve/books?id=ClEcswEACAAJ&dq=historia+de+las+aduanas&hl=es419&sa=X&ved=0ahUKEwiNmJbj2pHPAhUL1R4KHUOBNSQ6AEIGjAA>

Ley Orgánica de Aduanas de Venezuela (Decreto N° 1.416) Gaceta Oficial Nro. 6.155 Extraordinario del 13 de noviembre de 2014.

Ley del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria Gaceta Oficial Nro. 37.320 Extraordinario del 08 de noviembre de 2001.

López, J. (2011) El operador económico autorizado y el Marco SAFE de la OMA. Recuperado de: http://www.aduanas.com.ve/boletines/boletin_55/3.htm

Martínez, R. (2002). Las Aduanas en Venezuela. Recuperado de: <http://www.ucab.edu/veedores>

Marquéz, A. (2005) Fundamentos de Derecho Aduanero. Recuperado de: <http://mriuc.bc.uc.edu.ve/bitstream/handle/123456789/2552/yRodriguez.pdf?sequence=1>

Mayora, M. (2010) Historia de la Creación del Puerto de La Guaira. Recuperado de: <http://puertolaguaira.blogspot.com/>

OMA (2012). Convenio de Kyoto Revisado Recuperado de: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentandtools/conventions/pf_revisedkyoto_conv/kyoto_new.aspx

OMA (2012). Marco Normativo SAFE de la OMA Recuperado de: <http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/~/~~/media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx>

OMA (2015). Marco Normativo SAFE de la OMA. Recuperado de: https://issuu.com/carlosloucel/docs/marco_normativo_safe_2015_espa__ol1

Poth, M.. (2009). Tráfico y Aduanas. Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/27052213/importanciadelatramitacionytraficodemercancia-a-un-pais>

Ramírez, A. (2005) La aduana. Recuperado de: http://www.aduanas.com.ve/boletines/boletin_12/aduana.htm

Real Academia Española. Modernización Recuperado de: <http://dle.rae.es/?id=PUJyuvA>

Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas Gaceta Oficial N°4.273 Extraordinario del 20 de mayo de 1991.

Reglamento parcial de la Ley Orgánica de Aduanas relativo al Sistema Aduanero Automatizado Gaceta Oficial N° 37.967 Extraordinario del 25 de junio de 2004.

Resolución sobre la organización, atribuciones y funciones del servicio nacional integrado de administración tributaria SENIAT (Resolución N°32) Gaceta Oficial N° 4.881, extraordinario de fecha 29 de marzo de 1995.

Rivas, H. (2002). Legislación Aduanera. Caracas: Editorial Volumem S.R.L.

Rodríguez, Á. (2004). Seminario sobre la modernización de las aduanas en el marco de las nuevas reformas legales de SIDUNEA. Recuperado de: <http://www.alvlogistica.org/docs/6ANGELRODRIGUEZautomatizaci%C3%B3nAduaneraTexto.pdf>

Rosales, R.. (2001) La asociatividad como estrategia del fortalecimiento de la pequeña y mediana empresa en América Latina y el Caribe, en Pymes, escenario de oportunidades del siglo XXI. Caracas: Sistema Económico Latinoamericano y Agencia Española de Cooperación Económica.

Saboya, F. (2006). La Modernización: concepto, contenido y aplicaciones posibles. Revista Diálogos de Saberes, 25, 357- 376.

Secretaría General de la ALADI (2014). Memorias del Seminario “La Modernización de la Gestión Aduanera para la Facilitación del Comercio”. Recuperado de: [http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/D477D67623EB887583257DE9005761C5/\\$FILE/Libro_Memorias_Seminario_Modernizacion_Gestion_Aduanera_Facilitacion_Comercio.PDF](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/D477D67623EB887583257DE9005761C5/$FILE/Libro_Memorias_Seminario_Modernizacion_Gestion_Aduanera_Facilitacion_Comercio.PDF)

SENIAT (s.f.). Antecedentes de la creación del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT). Recuperado de:

http://cef.seniat.gob.ve/web/index.php?option=com_content&view=article&id=7&Itemid=13

SENIAT (s.f.). Circuito de Inspección no Intrusivo. Recuperado de: http://declaraciones.seniat.gob.ve/portal/page/portal/MANEJADOR_CONTENIDO_SENIAT/04ADUANAS/4.2INFORMACION_GENERA/4.2-4.html

SENIAT. (s.f.). Convenios, acuerdos y tratados en materia aduanera. Recuperado de: http://declaraciones.seniat.gob.ve/portal/page/portal/MANEJADOR_CONTENIDO_SENIAT/02NORMATIVA_LEGAL/2.3CONVENIOS/2.3-2.html

SENIAT. (s.f.). Glosario SENIAT. Recuperado de: <http://cef.seniat.gob.ve/web/images/botones/GlosarioAduanero.pdf>.

SENIAT (s.f.). Servicio aduanero. Recuperado de: http://www.seniat.gob.ve/portal/page/portal/MANEJADOR_CONTENIDO_SENIAT/04ADUANAS/

Tamayo y Tamayo, M. (1998). Metodología de la Investigación. Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/12235974/Tamayo-y-Tamayo-Mario-El-Proceso-de-laInvestigacion-Cientifica>

UNCTAD. El programa SIDUNEA Recuperado de: <http://www.asycuda.org/spanish/programme.asp>

UNCTAD. Fondo Fiduciario de UNCTAD para las Negociaciones de Facilitación del Comercio Nota Técnica No 21 (SIDUNEA). Recuperado de: http://unctad.org/es/Docs/TN21_Sidunea.pdf