



*Mónica García Concejero\**

## EL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO

La Unión Europea posee una gran tradición de operadores de confianza dentro del campo aduanero, a los que se han concedido a lo largo de los años diversas autorizaciones, principalmente, para procedimientos aduaneros simplificados. Las condiciones actuales del mercado han creado la necesidad de dar más seguridad a la cadena logística internacional y han motivado la extensión de estas ventajas a otros operadores de un tamaño más reducido pero que quieran reunir los requisitos en materia de seguridad y simplificación que exige la aduana.

**Palabras clave:** gestión comercial, mercado internacional, política comercial, reglamentación aduanera.

**Clasificación JEL:** F13.

### 1. Introducción

Desde el día 1 de enero del año 2008 ha entrado en servicio la posibilidad de solicitar la figura del Operador Económico Autorizado en adelante OEA, que es un operador de confianza para las operaciones aduaneras y que por lo tanto goza de ventajas en cuanto a simplificaciones aduaneras, seguridad y protección en el territorio aduanero de la comunidad. El OEA introduce dos importantes novedades, una en materia de seguridad de la cadena logística internacional y otra en el ámbito de la simplificación de los trámites aduaneros al permitir que pequeñas empresas que hasta este momento no podían acceder a estas ventajas por no reunir los requisitos necesarios, puedan ahora tener la opción de solicitar el certificado de OEA.

Es importante señalar que no se obliga a los operadores implicados en la cadena de suministro internacional a que sean OEA, sino que es una prerrogativa y ventaja que se ofrece a aquellas empresas que quieran invertir en ello, al haber compro-

bado después de un análisis de la empresa que les compensa en coste-beneficio.

### 2. Desarrollo

Los riesgos de diversa importancia que se lleva encontrando la Unión Europea desde los atentados del 11 de septiembre en Nueva York han revolucionado el sector del transporte aéreo, que desde esta fecha exige unas medidas de seguridad exhaustivas que entorpecen y retrasan la operativa logística internacional, con el fin de terminar con los problemas planteados desde esta fecha se crea la figura del OEA que influye principalmente en unos menores controles físicos y documentales, una priorización en los controles, posibilidades de elegir el lugar de inspección y mayor facilidad para acogerse a procedimientos aduaneros simplificados.

Existen tres tipos de certificados a saber, OEA de simplificación aduanera, OEA de seguridad y protección y OEA de simplificaciones y seguridad, cada uno acorde a las necesidades de las respectivas empresas y siempre teniendo en cuenta que ▷

\* Profesora del Ministerio de Educación, Política Social y Deporte. Especialidad Organización y Gestión Comercial.

el tercero que es mixto es susceptible de ser eliminado al considerarse que con la petición de los dos primeros quedan cubiertos ambos aspectos.

El mayor inconveniente que presenta esta figura que de funcionar correctamente revolucionará el sector de la logística internacional y el comercio exterior se encuentra en los requisitos que deben cumplir las empresas para la concesión de ambos certificados, entre ellos:

- Historial satisfactorio de cumplimiento de los requisitos aduaneros.

- Sistema adecuado de gestión de registros comerciales y de transportes que permita un control aduanero apropiado.

- Solvencia financiera acreditada.

- Niveles de seguridad adecuados.

- Cumplimiento fiscal satisfactorio.

Requisitos muy amplios y sujetos a modificaciones para cada operador de la cadena de logística internacional.

En España el organismo público encargado de conceder los certificados y de velar por el buen funcionamiento de los mismos es el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales que depende del Ministerio de Economía y Hacienda que realizará una auditoría a cada una de las empresas solicitantes en relación a los requisitos mencionados con anterioridad, ya que los poseedores de los certificados serán considerados operadores seguros y fiables para el resto de integrantes de la cadena logística en toda la Unión Europea.

Con respecto a los aspectos que analiza el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria en la auditoría que realiza a las empresas para conceder el certificado de OEA, en España tiene especial relevancia el cumplimiento de las obligaciones fiscales que garantiza la solvencia de la empresa, aspecto este que no es de obligado cumplimiento en el resto de países de la Unión Europea.

El certificado de OEA en sus dos vertientes, puede solicitarse por cualquier persona, física o jurídica que se encuentre en el territorio español que esté implicada en la cadena logística internacional, independientemente de su tamaño de negocio, ya sean: fabricantes, exportadores, transportistas, *freight forwarder* (expedidores), representantes aduaneros (transitarios y agentes de adua-

nas), almacenistas e importadores. Grandes o pequeñas empresas tendrán las mismas posibilidades siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos, novedad importante que se introduce ahora y que subsana las peticiones de tantas pequeñas y medianas empresas que no podían acceder a determinadas figuras aduaneras como el «procedimiento simplificado de domiciliación» dado su pequeño-mediano volumen de negocio.

Otras iniciativas similares se están fraguando a nivel mundial, ejemplo de ello es la «*World BASC Organization*» bajo las leyes del estado Delaware en Estados Unidos en la que pueden participar empresarios de todo el mundo que estén convencidos de trabajar por un propósito común para fortalecer el comercio internacional de forma ágil y segura mediante la aplicación de estándares y procedimientos de seguridad reconocidos y avalados internacionalmente. Por su parte otra iniciativa americana la C-TPAT (*Customs-Partnership Against Terrorism*) es quizás la más avanzada de todas las desarrolladas en la actualidad, esta es una iniciativa voluntaria de la empresa y la administración para construir relaciones de cooperación que fortalezcan y mejoren la cadena de suministro internacional y la seguridad de las fronteras norteamericanas. El C-TPAT ofrece a las empresas relacionadas con el comercio la oportunidad de desempeñar un papel activo en la guerra contra el terrorismo.

Otros ejemplos significativos similares son: el *Partners in Protection* (PIP) canadiense, el programa *Frontline* australiano o el *Secure Export Partnership* neocelandés. También se encuentra en marcha un programa de cooperación relativa a la seguridad en la cadena comercial de suministros entre la Unión Europea y China, con lo que se vislumbra la posibilidad de llevar a cabo en un futuro un mecanismo de reconocimiento mutuo del estatuto de OEA en todo el mundo.

## 2.1. OEA de protección y seguridad

La opción de convertirse o no en OEA es libre y todos los operadores implicados en la cadena de suministro a nivel internacional, tendrán la facultad de elegir libremente si desean convertirse en empresas de confianza para la aduana o no, pero ▷

este sistema no funcionará correctamente hasta que todos los operadores implicados en la cadena posean el certificado, por lo menos en lo que respecta al «Certificado de protección y seguridad», puesto que si lo que se pretende es reducir el número de controles la única forma de realizarlo es conseguir que todos los operadores de la cadena tengan un certificado que garantice que una mercancía revisada con anterioridad por otro operador con certificado no debe ser revisada de nuevo.

Haciendo un pequeño repaso de las diversas figuras que podrían intervenir en un proceso de logística internacional y que podrían estar interesadas en solicitar este certificado nos encontramos con:

*Fabricantes.* Deben garantizar la seguridad y protección en el proceso de fabricación y en el suministro de los mismos a sus clientes.

*Exportadores.* Llevan a cabo los trámites legales de salida de las mercancías, por cuya cuenta se realiza la declaración de exportación y deben garantizar la seguridad y protección del suministro de las mercancías.

*Almacenistas o depositarios.* Personas físicas o jurídicas autorizadas para gestionar un depósito aduanero o un almacén de depósito temporal (ADT)<sup>1</sup>. Aunque todos los operadores son importantes, estos son los que actualmente están prestando una labor de seguridad más importante siendo miembros de confianza del Departamento de Aduanas para realizar las labores propias de la aduana, dada la escasez de funcionarios públicos dedicados a vigilar la expedición/introducción de las mercancías. Los grandes beneficiados de la cadena de suministro probablemente serían los ADT que se encuentren en la llamada primera línea de playa en los puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias europeas, puesto que estos ya reúnen los requisitos de seguridad de por sí, y sería muy poca la inversión que tendrían que realizar, por otra parte también se verían beneficiados si el resto de operadores de la cadena logística fueran OEA, pues de esta forma se repartiría el trabajo y

no recaería sobre ellos todo el peso de la seguridad de las mercancías como ocurre en la actualidad.

*Transportistas.* Estos garantizan la seguridad y protección en el transporte de las mercancías, también se ocupan de aportar la documentación necesaria para poder despachar las mercancías y garantizan la seguridad en la recepción de las mismas.

*Importadores.* Son aquellos en cuyo nombre se realiza una declaración de importación, que realmente será llevada a cabo por transitarios y/o agentes de aduanas.

## 2.2. Autorización única para procedimientos simplificados

El objetivo general es convertir a la Unión Europea en la logística más competitiva del mundo basada en la rapidez y dinamismo de sus servicios, en la protección y seguridad en la cadena de suministro y en el despacho aduanero sin papeles/*e-freight, paperless cargo* o *paper free* que tendrá su punto álgido en el año 2010.

Sus objetivos específicos claramente son los de eliminación de las fronteras administrativas, la reducción de costes y retrasos de los procedimientos aduaneros, así como la equidad de funcionamiento eficiente de los negocios en todos los Estados miembros, de forma que pueda utilizar su certificado de OEA obtenido en un Estado miembro para todas las operaciones de importación/exportación a lo largo de todo el territorio aduanero de Unión Europea, pudiéndose centralizar la contabilidad y el pago de la deuda aduanera en el Estado miembro donde esté establecida la empresa independientemente de donde se produzca el movimiento de mercancías.

Se han producido grandes cambios en la regulación sobre declaraciones sumarias de entrada y salida del territorio aduanero comunitario; en cuanto a las declaraciones de entrada, la novedad se encuentra en la posibilidad de presentar las mismas antes de la llegada del medio de transporte, con respecto a las segundas, la novedad se encuentra en las salidas indirectas de exportación, mediante una predeclaración sumaria de salida.

Entre las diversas figuras que podrían intervenir en un proceso de logística internacional y que ▷

<sup>1</sup> Almacén de Depósito Temporal situado como máximo a 25 kilómetros de una aduana de control, en el que las mercancías sólo pueden estar almacenadas durante 20 días si provienen de un transporte terrestre o aéreo y 45 días si provienen de un transporte marítimo.

podrían estar interesados en solicitar este certificado nos encontramos con:

*Representantes* que pueden actuar mediante la representación directa o indirecta ante la aduana, en el primer caso en nombre de una persona o empresa y en el segundo en nombre propio, normalmente sería el agente de aduanas, aunque la representación indirecta que también poseen los transitarios hace de estos unos representantes que actuando siempre en nombre propio (representación indirecta) llevarán a cabo los trámites legales del despacho de las mercancías.

*Expedidor/freight forwarder o transitarios.* Organizan el transporte de las mercancías en nombre del exportador o del importador, llevando a efecto los trámites legales de transporte incluidos los despachos de exportación/importación y garantizando la seguridad y protección de las mercancías.

En conclusión, podríamos decir que una empresa naviera o una empresa de *handling* lo normal es que se encuentre más interesada en conseguir un certificado de OEA de protección y seguridad, puesto que para las funciones que desempeñan la seguridad es un aspecto muy importante, por otra parte un representante aduanero, ya sea un transitario o un agente de aduanas probablemente estará más interesado en adquirir un certificado de OEA de simplificaciones aduaneras ya que su función principal es la de realizar despachos, sin embargo un empresa exportadora/importadora de productos probablemente estaría interesada en ambos certificados.

Por supuesto, si un mismo solicitante abarcase a la vez varias partes de la cadena debería asumir los requisitos en todos y cada uno de los eslabones de la cadena, ya que cada figura requiere requisitos distintos.

### **2.3. Operadores eximidos de cumplir los requisitos para la obtención del certificado**

Para completar esta visión de los miembros de la cadena existen algunos operadores que se encuentran fuera de la misma, como podría ser el caso de un suministrador de materias primas que ya se encuentre en libre circulación en la Unión Europea

que venda a fabricantes europeos o transportistas que solamente realice transporte dentro del territorio de la Unión Europea, de forma que en ambos casos no existe el cruce físico de las mercancías fuera de las fronteras del territorio aduanero comunitario por lo que no sería necesaria la figura del OEA. Aunque esto no ocurría en la figura del exportador en el que, sin embargo, se hace exigible la figura del OEA dado que este debería garantizar la seguridad de las mercancías desde el punto de origen, aunque el operador que realmente se hace cargo del despacho y el transporte sea una empresa transitaria y/o un agente de aduanas.

Por otra parte, existen algunos de estos operadores que ya eran anteriormente a la entrada en vigor de la nueva normativa, agentes de carga acreditados o disponían de un certificado de protección o seguridad internacionalmente reconocido. En el primer supuesto se les concederá el certificado de OEA siempre que se especificasen en la acreditación concedida los locales respecto a los que se había concedido el estatuto y se justificase que el agente opera exclusivamente en el ámbito del transporte aéreo. En el segundo supuesto planteado, un agente con certificado de protección o seguridad internacionalmente reconocido, obtendrá directamente el certificado de OEA siempre que demuestre que los requisitos para expedir el certificado internacional son iguales que los exigidos para pedir el certificado de OEA de seguridad. Así mismo si tiene autorizadas simplificaciones aduaneras, la aduana no tendrá que volver a comprobar que cumple los requisitos y se le concederá directamente el certificado de OEA.

### **2.4. Ventajas derivadas de la figura del Operador Económico Autorizado**

1. Las autoridades aduaneras de los Estados miembros no reexaminarán las condiciones que ya hayan sido examinadas para la concesión del certificado en el caso de que el titular del mismo solicite una o varias autorizaciones para efectuar declaraciones a través del procedimiento simplificado.

2. Podrá presentar las declaraciones sumarias de entrada y salida con requisitos reducidos de aportación de datos. ▷

3. Estarán sujetos a menos controles físicos y documentales que otros operadores económicos.

4. Los controles adicionales que hayan de efectuarse a expediciones de bienes amparadas por una declaración sumaria de entrada o salida, o una declaración en aduana presentada por un titular de certificado de OEA, se realizarán de modo prioritario.

Una empresa que sea OEA tendrá ventajas significativas, ya que el certificado confiere a su titular la prueba de que cumple con criterios y controles rigurosos de seguridad y que por lo tanto puede considerarse como un socio comercial de confianza, por lo que los operadores comerciales tenderán a realizar operaciones únicamente con aquellos operadores que estén provistos también del correspondiente certificado de OEA, de forma que la pérdida del mismo por parte de una empresa llevaría aparejada la pérdida de parte de su negocio.

En definitiva, entre las ventajas que se pueden destacar en la figura del OEA se encuentran las autorizaciones de procedimientos simplificados, la comunicación anticipada de los controles, la reducción de datos en la declaración sumaria y la reducción de los controles físicos, los beneficios indirectos en la operativa comercial con la aduana, las mejores relaciones con la aduana, el reconocimiento como socio seguro de la cadena logística internacional y el reconocimiento mutuo internacional.

Estas medidas pretenden establecer un nuevo modelo de gestión de seguridad en las fronteras exteriores de la Unión Europea, así como una gestión armonizada del riesgo, reconociendo el papel relevante de las aduanas en el campo de la seguridad de la cadena logística.

Aunque las ventajas son evidentes se estima necesario un periodo mínimo de entre tres y cinco años para que la figura del OEA funcione correctamente. Ya hay empresas como INDITEX que se han lanzado a la tarea de solicitar el certificado OEA, y han anunciado su deseo de trabajar solamente con empresas que posean el pertinente certificado.

### 3. Conclusiones

La seguridad, ha motivado un movimiento en el que los operadores puedan alcanzar el estatus

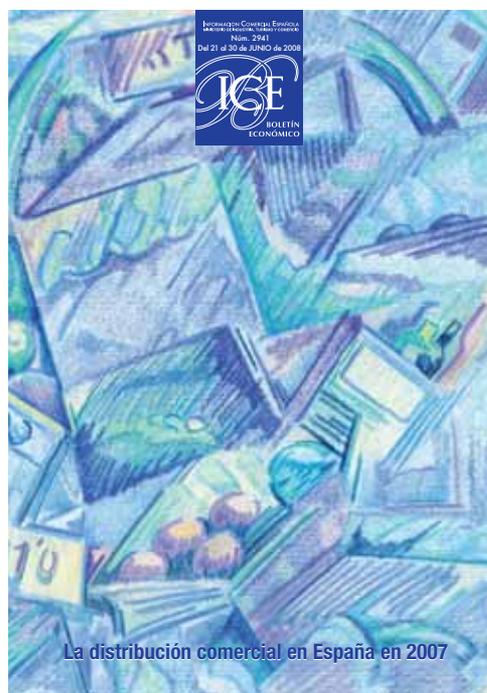
de operadores seguros con y para el resto de operadores de la cadena, que abarcaría desde la fabricación del producto hasta la entrega al consumidor final con todos los trámites aduaneros de entrada y salida de las mercancías en los puntos de origen y destino. Este aspecto tan importante del OEA incrementará la protección, haciendo que la cadena de logística internacional tenga menos problemas y sea más rápida en su proceso. Pero para que esto funcione correctamente los OEA deberán animar a las empresas que trabajen con ellos en la cadena logística a que sean también OEA, pues si este objetivo no se consigue la figura del OEA no tendrá el éxito deseado. Por ello, es muy importante que todos los operadores de la cadena se encuentren tarde o temprano implicados en el proyecto y que vean en el mismo una fuente de seguridad y beneficios para la empresa. Dado que los operadores logísticos de la cadena internacional no todos realizan las mismas funciones se hace necesario establecer diferentes grupos de requisitos en función de las mismas.

Por otra parte, la figura del OEA facilita el reconocimiento mutuo internacional de la figura en el supuesto de que a nivel europeo funcionase con normalidad y se pudiese ampliar fuera de las fronteras de la Unión Europea, es decir se llegaría al punto álgido de la figura con lo que se llamaría «el reconocimiento mutuo internacional» que redundaría en procesos de despacho más rápidos, evitando la repetición de procesos similares de seguridad entre los diversos países. La pretensión es que una vez implantado definitivamente en la Unión Europea, este no sea sólo reconocido dentro de la misma sino a través de acuerdos aduaneros internacionales, lo sea en todo el mundo. El plan es sumamente ambicioso y en el caso de conseguirse será sin duda uno de los grandes logros de nuestra era en la logística internacional y el concepto globalizador de la economía, pues estas medidas no solamente facilitarían el intercambio de productos entre los diversos países sino que abrirán una brecha en el objetivo de la unión a nivel mundial en el intercambio de productos, con lo que finalmente se podría llegar a conseguir un mundo prácticamente sin fronteras. ▷

## Bibliografía

- [1] BONILLA, N; RODIGO, F. «El Operador Económico Autorizado». Asociación Española de concesionarios de zonas y depósitos francos. 2008.
- [2] DEPARTAMENTO DE ADUANAS E IIEE. Subdirección General de Gestión Aduanera. «Manual del Operador Económico Autorizado». Agencia Tributaria. 2007.
- [3] REGLAMENTO (CE) N° 1875/2006 DE LA COMISIÓN de 18 de diciembre de 2006.
- [4] REGLAMENTO (CE) N° 648/2005 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de abril de 2005.
- [5] TAXUD/2006/1452. Bruselas, 13 de junio de 2006. «Modelo compacto del Operador Económico Autorizado».
- [6] TAXUD/2006/1450. Bruselas, 29 de junio de 2007. «Operador Económico Autorizado-Orientaciones».

## ÚLTIMOS MONOGRÁFICOS PUBLICADOS



Información:  
Ministerio de Industria, Turismo y Comercio  
Paseo de la Castellana, 162-Vestíbulo  
28071 Madrid  
Teléf. 91 349 36 47

BOLETÍN ECONÓMICO

# ICE

INFORMACION COMERCIAL  
ESPAÑOLA



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE INDUSTRIA, TURISMO  
Y COMERCIO

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE COMERCIO

SUBDIRECCIÓN GENERAL  
DE ANÁLISIS, ESTRATEGIA  
Y EVALUACIÓN