



# ***La Alianza del Pacífico y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio:***

*lo que hacemos, queremos y tenemos*

***The Pacific Alliance and the Agreement on Trade Facilitation:  
What we do, want and have***

***Dr. Diego Rengifo García***





Es el Capítulo 5 el cual trata de la facilitación del comercio y cooperación aduanera, que incorpora dentro de su ámbito de definiciones, y confidencialidad, en la sección A: facilitación del comercio, en la sección B: cooperación y asistencia mutua en materia aduanera y en sus anexos del Operador Económico Autorizado (OEA) y Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

Recordemos que cuando hablamos de comercio e integración los esfuerzos se han concentrado -dicen las autoridades- en la desgravación arancelaria, acumulación de origen, la reducción de obstáculos técnicos al comercio y la armonización de medidas sanitarias y fitosanitarias.

It is Chapter 5 which deals with the facilitation of trade and customs cooperation, which incorporates within its scope of definitions, and confidentiality, in section A: trade facilitation, in section B: cooperation and mutual assistance in customs matters and in its annexes of the Authorized Economic Operator (AEO) and Single Window for Foreign Trade (SWFT).

Let us remember that when we talk about trade and integration, efforts have been concentrated -according to authorities - on tariff reduction, accumulation of origin, the reduction of technical barriers to trade and the harmonization of sanitary and phytosanitary measures.



**Dr. Diego  
Rengifo García**

Abogado de la Universidad Católica de Colombia, con la especialidad en Gerencia de Impuestos por la Universidad Externado de Colombia. Ex funcionario de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) donde se desempeñó como: Director de Aduanas, Subdirector de Comercio Exterior, Director de la Aduana de Bogotá, y Subsecretario Comercial. Catedrático en la especialización de derecho aduanero por la Universidad Externado de Colombia. Es miembro de: la comisión redactora de la actual regulación aduanera en Colombia; del equipo consultivo del Operador Económico Autorizado de la DIAN; del equipo Consultivo de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; del Comité Técnico de la misión logística y comercio exterior del Departamento Nacional de Planeación; y del Comité de redacción de la revista Exponotas de Colombia. Desde hace 9 años es el Vicepresidente Técnico de la Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX Colombia).

Bachelor Degree in Law for the Catholic University of Colombia, with a specialization in Tax Management from the Externado de Colombia University. Former official of the Directorate of Taxes and National Customs (DTNC) where he served as: Director of Customs, Deputy Director of Foreign Trade, Director of the Bogotá Customs, and Deputy Secretary of Commerce. Professor in the specialization of customs law from the Externado de Colombia University. He is a member of: the drafting commission of the current customs regulation in Colombia; of the advisory team of the Authorized Economic Operator of the DTNC; of the Consultative team of the Single Window for Foreign Trade (SWFT) of the Ministry of Commerce, Industry and Tourism; of the Technical Committee of the logistics and foreign trade mission of the National Planning Department; and of the Editorial Committee of the magazine "Exponotas de Colombia". For 9 years he has been the Technical Vice President of the National Association of Foreign Trade (ANALDEX Colombia).





**“ Chile, México, Perú y Colombia han adquirido compromisos para hacer más simples y efectivos los procedimientos aduaneros, dentro de lo que se destaca la automatización de procesos ”**

Chile, México, Perú y Colombia han adquirido compromisos para hacer más simples y efectivos los procedimientos aduaneros, dentro de lo que se destaca la automatización de procesos. También se trabaja para lograr la interoperabilidad de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior, para desarrollar el intercambio electrónico de documentos. Las reglas de origen, su negociación y armonización permitirán desarrollar una verdadera integración económica y comercial a través especialmente de las cadenas de valor de cara no solo al mercado intrarregional sino al Asia Pacífico como es el propósito de la Alianza.

No menos importante que los asuntos anteriores, el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) deberá trabajar para que no se creen OTCs y generar una estrategia para eliminar los existentes que dificultan y distorsionan los propósitos de la facilitación y que siempre tendrán una aparente justificación.

Debemos lograr concretar estas iniciativas de facilitación y para ello es importante el Consejo Empresarial de la Alianza del Pacífico (CEAP) para que las soluciones respondan a las necesidades empresariales, de cara a la simplificación y armonización de los procedimientos y formalidades aduaneras previstas para desarrollar el comercio exterior.

Chile, Mexico, Peru and Colombia have acquired commitments to make customs procedures simpler and more effective, within which the automation of processes stands out. We also work to achieve the interoperability of the Foreign Trade Single Windows, to develop the electronic exchange of documents. The rules of origin, their negotiation and harmonization will allow the development of true economic and commercial integration, especially through the value chains facing not only the intraregional market but also Asia Pacific, as is the purpose of the Alliance.

No less important than the previous issues, the Trade Facilitation Agreement (TFA) of the World Trade Organization (WTO) must work to prevent the creation of TBTs and generate a strategy to eliminate existing ones that hinder and distort the purposes of the facilitation agreement and that will always have an apparent justification.

We must achieve these facilitation initiatives and for this the Business Council of the Pacific Alliance (CEAP) is important so that the solutions respond to business needs, in order to simplify and harmonize customs procedures and formalities foreseen to develop the foreign trade.

**“ Chile, Mexico, Peru and Colombia have acquired commitments to make customs procedures simpler and more effective, within which the automation of processes stands out ”**



*“Es claro que todos los países tienen un interés en la facilitación del comercio para lo cual se ha previsto una agenda de temas para desarrollar e implementar ese despacho eficiente”*



*“It is clear that all countries have an interest in trade facilitation for which an agenda of topics to develop and implement this efficient dispatch has been foreseen”*

Veamos el propósito transversal que sin lugar a dudas es el más importante: cuáles son sus retos y dificultades, incorporado en la sección del artículo 5.4, 2 (a), sobre despacho de mercancías:

Cada parte adoptará o mantendrá procedimientos aduaneros simplificados para el despacho eficiente de las mercancías, con el fin de facilitar el comercio entre las partes; en ese sentido, se insta a que cada parte prevea despachos de mercancías se haga dentro de un período no mayor al requerido para asegurar el cumplimiento de su legislación aduanera y, en la medida de lo posible, que se despachen las mercancías dentro de las 48 horas siguientes a su llegada.

Sobre este importante indicador, es claro que todos los países tienen un interés en la facilitación del comercio para lo cual se ha previsto una agenda de temas para desarrollar e implementar ese despacho eficiente: intercambio de información, gestión del riesgo, automatización, envíos de entrega rápida, Operador Económico Autorizado, Ventanilla Única de Comercio Exterior, resoluciones anticipadas, cooperación y asistencia mutua en aduanas.

Let's look at the transversal purpose that is undoubtedly the most important: what are its challenges and difficulties, incorporated in the section of article 5.4, 2 (a), regarding freight forwarding:

Each party shall adopt or maintain simplified customs procedures for the efficient clearance of merchandise, in order to facilitate trade between the parties; In this sense, each party is encouraged to provide for customs clearance of merchandise within a period no greater than that required to ensure compliance with its customs legislation and, as far as possible, to dispatch the merchandise within the next 48 hours following their arrival.

On this important indicator, it is clear that all countries have an interest in trade facilitation for which an agenda of topics to develop and implement this efficient dispatch has been foreseen: information exchange, risk management, automation, fast delivery shipments, Authorized Economic Operator, Single Window for Foreign Trade, advance resolutions, cooperation and mutual assistance in customs.





**“Cuando revisamos la normatividad y preguntamos a ellas, es decir a las aduanas, todas tienen la facilitación como prioridad, pero lo que sucede es que entre la teoría y la práctica hay un gran camino por recorrer”**

*“When we review the regulations and ask them, the customs that is, they all have the facilitation as a priority, but what happens is that between theory and practice there is a long way to go”*

Es evidente que la facilitación y el control van de la mano y son temas sobre los cuales se ha escrito bastante, sin embargo, no parece ser suficiente porque las dificultades, los trámites engorrosos, los obstáculos técnicos al comercio y en general los cuellos de botella parecen ser una constante en las aduanas de Latinoamérica: cuando revisamos la normatividad y preguntamos a ellas, es decir a las aduanas, todas tienen la facilitación como prioridad, pero lo que sucede es que entre la teoría y la práctica hay un gran camino por recorrer.

La competitividad está impactada, no es lo mismo hacer un proceso de importación o exportación en 48 horas que tener que invertir en ello 112 horas o más. **¡Algo está mal!** Será que no hay confianza entre el sector público y privado, las aduanas están pasando por una crisis de exceso de regulación y cumplimiento de formalidades a la hora de realizar los trámites y operaciones de comercio exterior, ¿qué pasa con los organismos multilaterales? Será que han perdido su liderazgo y se han dedicado más a la teoría que a la práctica. ¿Quiénes ganan o se benefician con trámites engorrosos y complejos? Es hora de que la facilitación al comercio se apodere del comercio exterior. Basta ya de seguir poniéndole palos a la rueda porque el argumento del control todo lo justifica. Es indudable que importar o exportar en nuestros países, con una mediana excepción, no es tarea fácil.

It is clear that facilitation and control go hand in hand and are topics on which much has been written, however, it does not seem to be enough because the difficulties, the cumbersome procedures, the technical barriers to trade and in general the bottlenecks seem to be a constant in the Latin American customs: when we review the regulations and ask them, the customs that is, they all have the facilitation as a priority, but what happens is that between theory and practice there is a long way to go.

Competitiveness is impacted, it is not the same to do an import or export process in 48 hours than having to invest in it 112 hours or more. **Something is wrong!** Could it be that there is no confidence between the public and private sectors, customs are going through a crisis of excessive regulation and compliance with formalities when carrying out foreign trade procedures and operations, what about multilateral organizations? Could it be that they have lost their leadership and devoted themselves more to theory than to practice. Who wins or benefits from cumbersome and complex procedures? It is time for trade facilitation to take over foreign trade. Enough putting sticks in the wheel because the argument of control justifies it. There is no doubt that importing or exporting in our countries, with a moderate exception, is not an easy task.





**“Los costos ocultos en trámites y en logística especialmente, están acabando con las pequeñas y medianas empresas exportadoras. Ellas prefieren producir para el mercado local porque exportar o importar no es un asunto para ellas”**

Los costos ocultos en trámites y en logística especialmente, están acabando con las pequeñas y medianas empresas (Pymes) exportadoras. Ellas prefieren producir para el mercado local porque exportar o importar no es un asunto para ellas.

Si los países de la Alianza del Pacífico queremos hablar de encadenamiento productivo, debemos trabajar especialmente en la acumulación de origen, además de incorporar el concepto de seguridad en la cadena logística. En ese sentido, es necesario armonizar los conceptos y hacer simples los procesos para evitar duplicidad en los trámites, sobre costos de operación e impactar de manera positiva la competitividad. Ya bastante tenemos con las dificultades en infraestructura para seguirle cargando mayores ineficiencias a estos procesos.

**Es importante que las aduanas entiendan que entre más simple, sencillo y electrónico un trámite sea, habrá menos espacio para la corrupción. La sistematización integral de las operaciones y los documentos electrónicos deben ser la prioridad,** no podemos seguir dando cabida a la discrecionalidad, a los trámites manuales, a los trámites contingentes, porque ello mina la confianza pero también es caldo de cultivo para que se pague por un trámite más eficiente.

The hidden costs in procedures and logistics especially, are killing small and medium-sized enterprises (SMEs) exporters. They prefer to produce for the local market because exporting or importing is a non-issue for them.

If the countries of the Pacific Alliance want to talk about productive chain, we must work especially in the accumulation of origin, in addition to incorporating the concept of security in the logistics chain. In this sense, it is necessary to harmonize the concepts and make the processes simple to avoid duplication in the procedures, operating costs and positively impact competitiveness. We have enough with the difficulties in infrastructure to continue adding greater inefficiencies to these processes.

**It is important that customs understand that the simpler, easier and more electronic a procedure is, the less there will be room for corruption. The comprehensive systematization of operations and electronic documents should be the priority,** we cannot continue to accommodate discretion, to manual procedures, to contingent procedures, because this undermines confidence but is also a breeding ground to be paid for a more efficient procedure.

**“The hidden costs in procedures and logistics especially, are killing small and medium-sized enterprises (SMEs) exporters. They prefer to produce for the local market because exporting or importing is a non-issue for them”**







No es claro cuánta facilitación necesita un país para ser competitivo, sin embargo recordemos que también se necesita del control, porque nada ganamos haciendo las cosas tan simples que lo relajemos, obviamente lo que sí es muy útil son las tecnologías de la información y la simplificación en los procedimientos. Advierto que el problema no es la revisión de la carga, el problema es con qué tecnología y cuánto se demora la autoridad aduanera en desarrollar el procedimiento. Lo que se reclama es que las autoridades no desborden su capacidad operativa, además que administren sus recursos de manera eficiente para que se inspeccione lo que realmente es de alto riesgo.

Es tendencia que todos los contenedores pasen por el escáner y adicionalmente que varios de ellos -para mi concepto muchos- sean aperturados para inspección, con lo que la filosofía con la que se incorporó la tecnología está siendo cuestionada porque la intención era reducirlos y no aumentarlos. Estamos generando sobrecostos y mayores tiempos.

Es indudable que la logística también hace parte de las medidas de facilitación y seguridad al comercio y que la regulación y los procedimientos deben ser armonizados para que no se conviertan en cuellos de botella que castiguen a las empresas en sus procesos de exportación, importación o tránsito aduanero. La visión necesita ser integral.

It is not clear how much facilitation a country needs to be competitive, but remember that control is also needed, because nothing is gained by doing things so simple that we relax it, obviously what is very useful are information technologies and simplification in the procedures. I notice that the problem is not the revision of the load, the problem is with what technology and how long it takes the customs authority to develop the procedure. What is claimed is that the authorities do not overflow their operational capacity, in addition to managing their resources in an efficient manner so that they can inspect what is really high risk.

It is a tendency for all containers to go through the scanner and additionally that several of them - too many from my perspective - are opened for inspection, so the philosophy with which the technology was incorporated is being questioned because the intention was to reduce them and not increase them. We are generating cost overruns and longer times.

Undoubtedly, logistics is also part of trade facilitation and security measures and that regulation and procedures must be harmonized so that they do not become bottlenecks that punish companies in their export, import or customs transit processes. The vision needs to be integral.





***“El Operador Económico Autorizado debe ser una prioridad, no solo por los acuerdos de reconocimiento mutuo, también debe fortalecerse la figura al interior de cada uno de los países con el ánimo de desarrollar el comercio seguro”***

El Operador Económico Autorizado debe ser una prioridad, no solo por los acuerdos de reconocimiento mutuo, también debe fortalecerse la figura al interior de cada uno de los países con el ánimo de desarrollar el comercio seguro pero por sobre todo para confirmar que ésta no es otra de las varias figuras propuestas en nuestros países, que con el discurso de la facilitación se incorporan a los procesos de importar y exportar, que de paso hay que decirlo, no es tarea sencilla, porque las aduanas se han dedicado a reglamentar en exceso y la verdad es que esto no debería ser ningún tratamiento excepcional, debería ser el estándar de las aduanas, que en los últimos años han vuelto complejas y desestimulan los procesos de comercio exterior por la cantidad de trabas, vistos buenos, permisos y demás obligaciones y formalidades.

El OEA debería tener una connotación más amplia de lo que hasta ahora ha ofrecido, es decir, simplificación al 100%: cero papel, cero inspección en lugar de arribo y control en auditoría, cero costo en garantías y pólizas, devolución automática del Impuesto al Valor Agregado (IVA) por exportación, documentación simplificada para importación y exportación, entre otros.

The Authorized Economic Operator must be a priority, not only because of mutual recognition agreements, but also the figure within each country should be strengthened in order to develop safe trade but above all to confirm that this is not another of the various figures proposed in our countries, which with the facilitation discourse are incorporated into the processes of importing and exporting, which, it must be said, is not an easy task, because customs have devoted themselves to over-regulation and truth is that this should not be any exceptional treatment, should be the standard of customs, which in recent years have become complex and discourage foreign trade processes by the amount of obstacles, seen good, permits and other obligations and formalities.

The AEO should have a broader connotation than what it has offered up to now, that is, 100% simplification: zero paper, zero inspection instead of arrival and control in audit, zero cost in guarantees and policies, automatic refund of the Value Added Tax (VAT) for export, simplified documentation for import and export, among others.

***“The Authorized Economic Operator must be a priority, not only because of mutual recognition agreements, but also the figure within each country should be strengthened in order to develop safe trade”***





**“No hay nada más costoso que esto que se presenta como gratuito. De verdad es hora de sincerar y de trabajar por la eliminación de tanto cuello de botella, los cuales generamos y después buscamos mecanismos para hablar de comercio ágil y seguro, generador de confianza ”**

*“There is nothing more expensive than this that is presented as free. It really is time to sincere and work for the elimination of so much bottleneck, which we generate and then we look for mechanisms to talk about agile and safe trade, generator of trust”*

Solo así existirá un verdadero estímulo a las exportaciones. Añado la siguiente pregunta, que sin duda alguna puede ser de una gran discusión: ¿cuántas pymes OEAs existen en nuestros países que conforman nuestra Alianza del Pacífico? Y ¿cuántas de ellas pueden hacer filas cortas para sus trámites de comercio exterior? No hay nada más costoso que esto que se presenta como gratuito. De verdad es hora de sincerar y de trabajar por la eliminación de tanto cuello de botella, los cuales generamos y después buscamos mecanismos para hablar de comercio ágil y seguro, generador de confianza, la que aún no vemos y por la que debemos trabajar: “eliminemos tanta traba antes de seguir creando mecanismos que distorsionan la verdadera facilitación del comercio”.

No olvidemos la declaración de Arusha en lo concerniente al buen gobierno y a la ética en aduanas que declara algunos factores clave, por ejemplo en el marco regulador, cuando precisa que las leyes, reglamentos, normas administrativas y procedimientos aduaneros deben armonizarse y simplificarse al máximo, de tal manera que los trámites puedan realizarse sin demandar gastos indebidos. En ese sentido, se entiende que las prácticas aduaneras deben ser objeto de una revisión y de una reforma a fin de suprimir las formalidades innecesarias, pues los usuarios aduaneros tenemos derecho a esperar un alto grado de certeza y previsibilidad en el trato y una claridad de la base sobre la cual los poderes discrecionales pueden ejercerse, los cuales deben ser bien definidos. Es indudable que esto debe ponerse en práctica, para ser más transparentes como en la declaración de Arusha sabiamente se señala.

Basta de diagnósticos y recomendaciones, es hora de comenzar a eliminar barreras y cuellos de botella, solo con ello se garantizará que la Alianza del Pacífico y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio sean los verdaderos impulsores de un comercio veloz y sin barreras.

Only then will there be a real stimulus to exports. I add the following question, which without a doubt can be a great discussion: how many SMEs AEOs exist in our countries that make up our Pacific Alliance? And how many of them can make short queues for their foreign trade procedures? There is nothing more expensive than this that is presented as free. It really is time to sincere and work for the elimination of so much bottleneck, which we generate and then we look for mechanisms to talk about agile and safe trade, generator of trust, which we still do not see and for which we must work: " let's eliminate so much work before continuing to create mechanisms that distort the true facilitation of trade. "

Let us not forget the statement of Arusha regarding good governance and ethics in customs that declares some key factors, for example in the regulatory framework, when it states that laws, regulations, administrative rules and customs procedures should be harmonized and simplified to the maximum, in such a way that the procedures can be carried out without demanding undue expenses. In that sense, it is understood that customs practices should be subject to review and reform in order to eliminate unnecessary formalities, as customs users have the right to expect a high degree of certainty and predictability in the treatment and clarity of the basis on which discretionary powers can be exercised, which must be well defined. Undoubtedly, this must be put into practice, to be more transparent as in the Arusha statement wisely pointed out.

Enough of diagnoses and recommendations, it is time to begin to eliminate barriers and bottlenecks, only this will ensure that the Pacific Alliance and the Agreement on Trade Facilitation are the true drivers of fast trade and without barriers.