

*La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016**

Lizeth Andrea Orrego Escobar**

María Elena Castaño Galves***

Gustavo Londoño Ossa****

Resumen

Uno de los pilares de la Organización Mundial del Comercio (OMC), ha sido sin duda el principio de *facilitación del comercio internacional*. No obstante, este principio en controversia directa con diversas normas nacionales a través de unas tres décadas, pareciera haberse convertido más en una aspiración que en una realidad, en particular por la intervención directa y las labores de control a nivel nacional de la autoridad aduanera en los regímenes aduaneros. En marzo del 2016 entró a regir en Colombia el Decreto 390, conocido como *Nuevo estatuto aduanero*, soportado en el sentir de sus gestores, sobre dos pilares que son tendencias de la legislación aduanera internacional: la gestión del riesgo y la facilitación del comercio. El presente artículo concentra su descripción y análisis en el segundo pilar, quizás el menos tratado por doctrinantes a partir de la vigencia del Decreto 390 y, mediante un comparativo con su antecesor, el Decreto 2685 de 1999, se pretende establecer si por lo menos, existe alguna evidencia que demuestre que ciertamente la nueva regulación propende por hacer efectivo el principio de facilitación.

Palabras claves:

Facilitación del comercio, comercio internacional, regímenes aduaneros, procedimiento de importación, autoridades aduaneras.

* Este texto es un producto del Proyecto de Investigación “La facilidad del régimen de Importación en un Estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016”, realizada en el Grupo de Investigación de la Facultad de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer, con la participación de estudiantes de la Especialización en Legislación Aduanera de la misma Institución.

** Negociadora Internacional, Estudiante Especialización en Legislación Aduanera, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia.
Correo electrónico: lianores@gmail.com

*** Negociador Internacional, Estudiante Especialización en Legislación Aduanera, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia.
Correo electrónico: elena.castano@udea.edu.co

**** Abogado. Master en Relaciones Internacionales Iberoamericanas, Especialista en Ciencias Fiscales, Especialista en Gerencia de Mercadeo. Secretario General de la Institución Universitaria Esumer. Correo electrónico: gustavo.londono@esumer.edu.co

Introducción

Con una diferencia de 16 años entre uno y otro, el Decreto 2685 de 1999 y el Decreto 390 de 2016, se han constituido en el marco normativo general del comercio internacional colombiano más reciente. El primero, como consecuencia del cambio constitucional de 1991 y el surgimiento de la llamada *apertura económica*; y el segundo, como resultado de la reacción internacional a los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América en medio de la denominada *globalización*.

Como se observa, en ambos casos, su vigencia se da en medio de aspectos económicos internacionales en donde el intercambio de bienes traspasando fronteras han asumido su propio rol y han contribuido a delimitar los aspectos de apertura y globalización, más con la gran diferencia, en que el último decreto, establece reglas claras en contra de la consumación de delitos que aporten a la financiación del terrorismo a través de las operaciones de comercio exterior.

Se considera que el presente artículo, puede ser un importante aporte bibliográfico para estudios relacionados con la legislación aduanera y puede originar interesantes debates sobre el tema planteado, al confrontar dos normas que han tratado un mismo asunto, comercio exterior, en épocas económicas, sociales y de seguridad internacional diferentes.

El artículo hace parte de la línea de investigación de comercio exterior, del grupo de investigación de la Facultad de Estudios Internacionales de la Fundación Universitaria Esumer, destacándose en su construcción y elaboración el aporte de estudiantes y docente especializados en legislación aduanera.

Metodología

Son en esencia tres (3) métodos los aplicados en el presente artículo, a saber: descriptivo, deductivo y analítico.

Descriptivo porque se hace una recopilación de normatividad desde el año 1999 hasta el año 2016, la cual se plasma de lo general a lo particular para hacer así referencia a la utilización del método deductivo. Con lo recopilado se hace un análisis de conformidad con la propuesta del contenido del escrito que no es otra que establecer, si a través del Decreto 390 de 2016 si se logra facilitar el proceso de importación en comparación con el Decreto 2685 de 1999.

Por tratarse de normas emanadas de la rama ejecutiva nacional, espacialmente el artículo se ubica en Colombia y de acuerdo a las fechas de expedición de las normas, temporalmente se ubica entre los años 1999 y 2016.

El principio de facilitación en el comercio internacional

Acuerdo sobre la facilitación del comercio

Cuando se habla de *facilitación* se hace con el fin de referirse a poder hacer algo diáfano, rápido, ágil y oportuno. La imagen contraria hace pensar en trámites, rigurosidad, cientos de requisitos y documentos o mucho papeleo.

La Novena Conferencia Ministerial de la OMC, celebrada en el 2013 en Bali, destacó precisamente la expresión de comerciantes de todo el mundo que se quejaban del alto volumen de “papeleo” para la circulación de mercancías a través de las fronteras.

< La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016 >

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2016), calcula que en una transacción aduanera media intervienen entre 20 y 30 partes diferentes, 40 documentos, 200 elementos de datos (30 de los cuales se repiten 30 veces como mínimo) y la necesidad de volver a escribir, por lo menos una vez más, entre el 60 y el 70% de todos los datos. Incluso, señala la UNCTAD (2016), con la reducción de aranceles en todo el mundo, se ha dicho que el costo que supone cumplir con las formalidades aduaneras supera en muchos casos el importe de los derechos que se han de abonar (OMC, 2014).

En un estudio del Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC) se calculó que los programas de facilitación del comercio generarían al APEC utilidades del orden del 0,26% del PIB real, es decir, casi el doble de las utilidades previstas como resultado de las reducciones arancelarias, y que los ahorros en los precios de importación que reportarán a los países en desarrollo de la región se cifrarán entre el 1 y el 2% de su cuantía (OMC, 2014).

Consecuente con lo expresado, la necesidad de facilitar las operaciones de comercio exterior es un hecho reconocido y recurrente, pero en la práctica, la normatividad que debe dar lugar a ello no es abundante.

Los artículos 5, 8 y 10 del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que versan sobre libertad de tránsito de las mercancías, los derechos y formalidades referentes a la importación y la exportación, y la publicación y aplicación de los reglamentos comerciales, son quizás algún ejemplo de aplicación, pero no son el común denominador, como lo ha reconocido la propia OMC.

La ya citada Conferencia Ministerial de Bali, celebrada en diciembre de 2013,

concluye el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, el cual contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Además, establece medidas para lograr una cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros. También contiene disposiciones sobre asistencia técnica y creación de capacidad en esta esfera.

El Protocolo al que se hace mención, fue adoptado el 27 de noviembre de 2014 y el Acuerdo consta de tres secciones: La sección I contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de aduana de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. La sección II contiene disposiciones sobre trato especial y diferenciado que permiten a los países en desarrollo y menos adelantados determinar cuándo aplicarán disposiciones específicas del Acuerdo e identificar las disposiciones que solo podrán aplicar después de recibir asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad y, la sección III contiene disposiciones que establecen un comité permanente de facilitación del comercio en la OMC y exigen que los Miembros tengan un comité nacional para facilitar la coordinación interna y la aplicación de las disposiciones del Acuerdo.

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) -que también participó en las negociaciones en calidad de observador y proporcionó informes técnicos sobre los problemas actuales y sobre los beneficios de un buen acuerdo para todos los Miembros-, las medidas que tendrían más repercusión en lo que respecta a la reducción de los costos son las siguientes:

- Armonización de los documentos
- Simplificación de los procedimientos aduaneros
- Previsibilidad de los reglamentos aduaneros

La facilitación del comercio y el Convenio de Kyoto

Señala Londoño (2014), que el denominado Convenio de Kyoto, Convenio Internacional sobre la modernización y simplificación de los regímenes aduaneros, vigente desde 1974 y modificado en el año 1999, nació con la idea de disminuir las divergencias existentes entre los regímenes aduaneros de los distintos países que pudieran obstaculizar el comercio internacional y otros intercambios internacionales. En tal sentido, las normas contenidas en

dicho convenio están orientadas a alcanzar un alto grado de simplificación y armonización de los regímenes y prácticas aduaneras a nivel mundial (CAN, 2007).

El convenio de Kyoto es entonces, soporte en la construcción de regímenes aduaneros modernos y eficaces, que faciliten el comercio internacional, pero sin comprometer el control aduanero.

El Convenio de Kyoto, elaborado bajo el auspicio del Consejo de Cooperación Aduanera (hoy, Organización Mundial de Aduanas), con el objetivo, como su propio nombre lo indica, de alcanzar un alto grado de simplificación y de armonización de los regímenes aduaneros, esto debido al acelerado progreso tecnológico, al crecimiento del transporte internacional y a la necesidad de establecer administraciones aduaneras más modernas y competitivas. Es por ello, que la Organización Mundial de Aduanas reconoció la obligación de revisar los procedimientos aduaneros tradicionales, adoptando, el 26 de junio de 1999, en la ciudad de Bruselas, la Versión Revisada del Convenio de Kyoto, la cual entró en vigor el 03 de febrero de 2006 (González y Pomahualca, 2014).

Kyoto establece buenas prácticas en los campos operativos clave, incluyendo: gestión del riesgo; controles basados en la auditoría; Información previa a la llegada; tecnología de la información; intervenciones coordinadas; consulta con el sector empresarial; información sobre leyes, normas y reglamentos aduaneros; sistema de recursos en asuntos aduaneros

Por su parte, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), a través de la Decisión 671 relativa a la Armonización de Regímenes Aduaneros, en sus considerandos manifestó la necesidad de adoptar los principios del Convenio de Kyoto Revisado, a efectos de armonizar la normativa de los regímenes aduaneros a ser aplicados en el comercio intrasubregional y frente a las importaciones de terceros países.

30

Londoño (2014) agrega: la CAN, a nivel de sus países miembros, establece que los avances en el perfeccionamiento del mercado ampliado, requieren también interconectar las aduanas, con base en la adopción del Arancel Integrado Andino (ARIAN) y el Documento Único Aduanero (DUA); armonizar los Regímenes aduaneros especiales y establecer otros mecanismos para evitar las distorsiones, incluyendo aquellas generadas por diferencias en las preferencias otorgadas a terceros, aceptando el objetivo de modernizar y simplificar los regímenes aduaneros.

Ley 1609 de 2013

El 2 de enero de 2013 se publicó en el Diario Oficial la Ley 1609, Ley Marco de Aduanas, por la cual debe regirse el Gobierno para modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas.

Para Ibarra Pardo (2012), de manera inaudita, el órgano legislativo había ignorado la necesidad de actualizar la Ley 6ª de 1971, que fue expedida 20 años antes de que lo fuera la Constitución de 1991 y que era completamente obsoleta, y agrega, que de

hecho, la mayoría de organismos y convenios que según la ley referida debía tener en cuenta el Gobierno al ejercer su potestad de regular el régimen de aduanas habían dejado de existir hace ya tiempo, citando el caso del Consejo de Cooperación Aduanera de Bruselas, que fue remplazado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) o de la ALALC, hoy en día la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Londoño (2014), comparte la idea de que después de una prolongada vigencia en el tiempo, más de cuarenta (40) años, ya era—por supuesto— necesario modificar la ley de 1971 en virtud de una actividad que en el marco de los Tratados de Libre Comercio era obsoleta. Se requería de una nueva norma que se apropiara de un tema tan trascendental para la economía nacional, complementa.

Ciertamente, el comercio internacional colombiano, necesitaba de una norma con objetivos y principios claros, propios, que de manera expresa le diera una naturaleza autónoma y no, como solía ocurrir, estuviera

< La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016 >

entremezclada con otras legislaciones como la tributaria, la administrativa, la civil e incluso la penal (Londoño, 2014).

La Ley 1609 de 2013 en su artículo 3° señaló que el Gobierno Nacional al momento de modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas, deberá tener en cuenta los siguientes objetivos:

- a. Facilitar el desarrollo y la aplicación de los convenios y tratados internacionales suscritos y vigentes para Colombia, y la participación en los procesos de integración económica.
- b. Adecuar las disposiciones que regulen el régimen de aduanas a la política comercial del país, al fomento y protección de la producción nacional a los acuerdos, convenios y tratados suscritos y vigentes para Colombia, a los principios y normas del derecho Internacional.
- c. Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior, para garantizar la dinámica del intercambio comercial, el acceso de los productos y servicios a los mercados internos y externos y la competitividad de los productos y servicios colombianos en el mercado internacional.
- d. Fomentar el uso de tecnologías y medios de comunicación modernos y ambientalmente sostenibles, que cumplan con las necesidades y las buenas prácticas reconocidas por la legislación internacional.
- e. Propender por la adopción de procedimientos simplificados que contribuyan a la facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior.

Se desprende de los objetivos citados, una evidente tendencia a facilitar las operaciones de comercio internacional, bien a través del impulso de los tratados, bien con tecnología o bien mediante procedimientos simples.

La ley incluye además unos principios de los cuales cabe resaltar el de *seguridad y facilitación* y, el de *coordinación y colaboración*, los cuales responden directamente a los *objetivos* de *facilitar* el desarrollo y la aplicación de los convenios y Tratados de Libre Comercio y de *propender* por la adopción de procedimientos simplificados que contribuyan a la facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior (Londoño, 2014).

El proceso de importación.

En el artículo 1 del Decreto 2685 de 1999, se define importación como la introducción de mercancía de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional. También se considera importación el ingreso de mercancía proveniente de zona franca al resto del territorio aduanero nacional.

Por su parte, el artículo 3 del Decreto 390 de 2016, de manera muy similar define la importación como la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional cumpliendo las formalidades aduaneras previstas en el presente Decreto. También se considera importación, la introducción de mercancía procedente de un depósito franco al resto del territorio aduanero nacional, en las condiciones previstas en Decreto.

Tal similitud es obvia dado que como concepto la importación no varía, es la introducción de mercancía que proviene del extranjero al territorio aduanero nacional, lo que debe cambiar es el proceso si se busca dar aplicación al principio de facilitación.

Bajo el Decreto 2685 de 1999, el proceso de importación se inicia con el aviso de llegada del medio de transporte y finaliza con la autorización del levante de la mercancía, previo el pago de los tributos y sanciones, cuando haya lugar a ello. Igualmente finaliza con el vencimiento de los términos establecidos para que se autorice su levante, es decir por abandono legal.

De manera sucinta se puede señalar que este proceso se cumple con los siguientes pasos:

- Carga: que incluye reporte de carga, aviso de llegada, solicitud de descargue, reporte y justificación de inconsistencia.
- Depósito: que abarca traslado a depósito, inspección previa voluntaria, inspección física o documental.
- Levante: automático o manual. Aceptación, pago y retiro de la mercancía.

Contrario al Decreto 2685 de 1999, el Decreto 390 de 2016 no resume de donde a dónde va el proceso de importación, aunque si podemos resumir sus etapas:

- Carga: llegada de la mercancía
- Gestión del riesgo: lugar de arribo, almacenamiento temporal, reconocimiento, inspección previa.
- Destinación: destino aduanero, que en este caso sería régimen aduanero – importación, bien para importación definitiva, regímenes suspensivos, transformación y/o ensamble, regímenes especiales.
- *Desaduanamiento*
- Gestión del riesgo: declaración aduanera para reconocimiento, aforo o revisión. El aforo puede ser físico, documento o no intrusivo.
- Levante: automático o manual. Pago y retiro.

Analizando más detenidamente el proceso de importación de conformidad con el nuevo decreto debe entenderse que algunos aspectos buscan dar celeridad al mismo, a saber:

Indica el Decreto 390 de 2016 que, en la medida de lo posible, el *desaduanamiento* de las mercancías se hará dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a la fecha de su llegada al territorio aduanero nacional. Para ello y con miras a reducir al mínimo los efectos y la complejidad de las formalidades aduaneras de importación, se adoptarán y aplicarán medidas que conduzcan al rápido *desaduanamiento* de las mercancías percederas y a las que ingresen en calidad de envíos de socorro o auxilio para afectados por desastres, calamidad pública o emergencia o para atender las necesidades de recuperación, rehabilitación y reconstrucción por el impacto de estos eventos.

Aclarando que, en estos casos enunciados, por su carácter de percederos o de auxilio, lo obvio es que los requisitos y formalidades de ingresos sean casi nulos, lo cual no es en consecuencia una acción meritoria de cara a facilitar el comercio de mercancías.

El artículo 188 del Decreto 390 de 2016, establece que para el ingreso y salida del territorio aduanero nacional de las unidades de carga se controlará con un registro de ingreso y salida a través de los servicios informáticos electrónicos, sin exigir la presentación de una declaración o solicitud ni la exigencia de garantía alguna, pero con la obligación de la salida de las que ingresaron. Al mismo tratamiento estarán sujetos los repuestos propios para la reparación de los contenedores.

En este inciso, como en casi todo el texto del decreto se observa la tendencia de servicios informáticos en el proceso, lo cual es lógico si se quiere hablar de celeridad, pero agrega que las unidades de carga podrán permanecer en el territorio aduanero nacional hasta por un término máximo de seis meses a partir de la presentación del aviso de finalización del descargue, prorrogables automáticamente por el mismo término por una sola vez, de no cumplirse con la obligación aduanera en el plazo inicial. Tratándose de unidades de carga en el modo terrestre, la permanencia se contará a partir del aviso de llegada.

El artículo 190 *ibídem*, básicamente conserva el procedimiento que para el Decreto 2685 de 1999 era conocido como “Reporte de Carga”, pues no varían las horas señaladas para la entrega de la información. El texto indica que el transportador, el agente de carga internacional o el operador de transporte multimodal, según corresponda, deberá entregar a través de los servicios informáticos electrónicos la información de los documentos de viaje, con una anticipación mínima de:

1. Tres horas antes de la llegada del medio de transporte, en el modo aéreo.
2. Doce horas antes de la llegada del medio de transporte, en el modo marítimo.
3. Una hora antes de la llegada del medio de transporte, en los modos terrestre y fluvial.

< La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016 >



En este último numeral si existe una novedad, pues para el terrestre y fluvial, la normatividad anterior no señalaba tiempo alguno.

En relación a trayectos cortos se mantiene igual, con una anticipación mínima de seis horas en el modo marítimo y de una (1) hora en el modo aéreo.

Tampoco cambia entre una norma y otra el Aviso de Llegada, pues se mantiene que este se realiza al momento de la llegada del medio de transporte al lugar habilitado del territorio aduanero nacional, lo cual no puede ser de otra manera y, que una vez recibido el aviso de llegada, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales autorizará el descargue de la mercancía.

Para el descargue, es importante citar que el artículo 199 del Decreto 390 de 2016 en su párrafo primero señala que no habrá lugar a la presentación del informe de descargue e inconsistencias, cuando por razones logísticas y/o por la naturaleza de las mercancías, el descargue se realice directamente en un depósito habilitado; o cuando se trate de un cruce de frontera donde no exista zona única de inspección; o cuando por las características de la mercancía la misma deba trasladarse parcialmente al depósito sin que se haya finalizado el descargue. En estos casos, la planilla de recepción hará las veces de informe de descargue e inconsistencias y las inconsistencias serán justificadas por el transportador, el agente de carga internacional o el operador de transporte multimodal.

En todo caso, el nuevo decreto conserva del Decreto 2685 de 1999 el término para demostrar la llegada de la mercancía en un embarque posterior, es decir el de dos (2) meses, contados a partir de la presentación del informe de descargue e inconsistencias en el que se informó el faltante o defecto del documento de transporte manifestado.

Un aspecto importante que trae la nueva normatividad es en el reconocimiento de carga la posibilidad de aplicar el análisis integral siempre y cuando se verifique que las inconsistencias están justificadas, con fundamento en el análisis de la información contenida en los servicios informáticos electrónicos, en el manifiesto de carga, en los documentos de transporte, en los documentos que soportan la operación comercial, y en la carga. Bajo la anterior norma el análisis integral se pregonaba de procesos sancionatorios para darlos por terminado en cualquier momento, pero no se hace referencia de este en el proceso de importación.

Sin duda, una de las mayores novedades del Decreto 390 de 2016 lo constituye el término *desaduanamiento* en la Importación. Al respecto, el artículo 212 *ibídem* establece que la autoridad aduanera podrá autorizar el *desaduanamiento* de las mercancías en el lugar de arribo o en un depósito temporal, en los términos y condiciones establecidos en el decreto y para dar claridad a esta figura que no hacía parte del Decreto 2685 de 1999, establece que el *desaduanamiento* comprende desde la presentación y aceptación de una declaración aduanera hasta la obtención del levante, pago y autorización de retiro, no obstante su nombre en esencia antes esto correspondía al término *nacionalización*.

Ahora bien, como muestra de facilitación si aparece el artículo 213 en el nuevo decreto, que consagra en su numeral 1 el *desaduanamiento* abreviado, aquel que permite la entrega de las mercancías en el lugar de arribo al operador económico autorizado o al declarante que califique y reconozca la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional como usuario de confianza, con la presentación de una declaración simplificada sujeta a su complementación posterior y con pago diferido o consolidado.

Este caso, es una muestra de los beneficios de quienes ostenten la calificación de Operador Económico de Confianza (OEA) o de aquellos operadores aduaneros reconocidos por la DIAN como de confianza, pero obviamente es un beneficio producto más del principio de seguridad y control que del mismo principio de facilitación.

A partir del artículo 217 el nuevo estatuto consagra el denominado Aforo, conservando además la posibilidad de la existencia del levante automático. El texto señala que, aceptada la declaración, a través de los servicios informáticos electrónicos y con fundamento en criterios basados en técnicas de análisis de riesgo, se establecerá el levante automático o el aforo documental, físico de la mercancía o por medios no intrusivos.

Básicamente la diligencia de aforo corresponde a la inspección del Decreto 2685 de 1999 incorporando la no intrusiva.

Si de la diligencia de aforo se tiene como resultado la autorización del levante, se deberá realizar el pago de los derechos e impuestos a la importación y de las sanciones y valor del rescate a que haya lugar y posteriormente se autorizará a través de los servicios informáticos electrónicos el retiro de la mercancía con la asignación del número y fecha.

Otros aspectos de facilitación.

Si bien procedimentalmente puede afirmarse que los cambios entre el Decreto 2685 de 1999 y el Decreto 390 de 2016 no son tan radicales frente a la facilitación del comercio, no puede dejarse a un lado que las etapas del proceso vienen acompañados de algunos estándares de aplicación internacional que suponen la efectividad del principio, a saber: alertas rápidas, pagos electrónicos, inspección simultánea, infraestructura multimodal, aprovechamiento de las TIC, servicio 24 por 7, despacho de mercancías en 48 horas y uso eficiente de servicios logísticos, en particular con figuras como las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) y los Centros de Distribución Logística Internacional.

Ahora bien, la celeridad del proceso también se ata a la figura del usuario, pues con la expedición del Decreto 390 del 7 de marzo de 2016, apareció una nueva clasificación: importador, exportador, exportador autorizado, operadores de comercio exterior y, una clasificación especial derivada de la gestión del riesgo: importadores de confianza, exportadores de confianza, operadores de comercio exterior de confianza y Operador Económico Autorizado (OEA), siendo estos últimos los que gozan de ciertos privilegios que hacen que el proceso de importación sea más expedito.

Conclusiones.

El tema de *facilitación* ha sido tratado a nivel del Convenio de Kyoto, la OMC, la OMA y la CAN, pero a nivel interno ha sido llevado como principio tanto en la Ley 1609 de 2013 como en el Decreto 2685 de 1999.

La tecnología y otros factores inciden directamente en la aplicación del principio, aunque en realidad las etapas del proceso de importación siguen siendo muy similares entre el Decreto 2685 de 1999 y el Decreto 390 de 2016.

En definitiva, la *gestión del riesgo* constituye el soporte de la nueva normatividad aduanera colombiana, inclusive para dar aplicación al principio de *facilitación*, dado que la prioridad de la autoridad aduanera es medir el riesgo, considerando que aquellos usuarios que sean de bajo riesgo, podrán ser calificados como importadores, exportadores u operadores de comercio exterior de confianza, pero aún más, podrían incluso ser reconocidos como Operadores Económicos Autorizados, y podrán gozar de procedimientos más ágiles, de lo contrario no.

Referencias

- Comunidad Andina de Naciones. (2007). *Decisión 671 de la Comunidad Andina de Naciones*. Recuperado el 03 de 10 de 2016. Obtenido de <http://www19.iadb.org/int/intradebid/DocsPdf/Acuerdos/CANDINA%20Decision671.pdf>
- Congreso de Colombia. (2 de enero de 2013). *Ley 1609 de 2013*. Bogotá. Recuperado el 11 de 10 de 2016. Obtenido de http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2013/Leyes/Ley_1609_02012013.pdf.
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2016). *Resolución 00041 de 2016*. Recuperado el 20 de 10 de 2016. Obtenido de http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2016/Resoluciones/Resolucion_000041_del_11_Mayo_de_2016.pdf.
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2013). *Preguntas Frecuentes - Operador Económico Autorizado*. Recuperado el 20 de 11 de 2016. Obtenido de http://www.dian.gov.co/dian/oea.nsf/pages/Preguntas_frecuentes?opendocument.
- González & Pomahualca (2014) comentarios sobre el Convenio de Kyoto y su aplicación en la actual ley general de aduanas. US360°.
- Ibarra Pardo (s.f). Recuperado el 30 de 11 de 2016. Obtenido de www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/Mercantil-Propiedad-Intelectual-y-Arbitraje/noti-130115-09-por-fin-se-expidio-la-ley-marco-de-aduanas.
- Konneh Neba, G. (2011). *Facilitación del comercio: Aplicación de un sistema de gestión de riesgos*. Camerún. Organización Mundial de Comercio. Recuperado el 29 de 10 de 2016 Obtenido de https://search.wto.org/search?q=cache:xqJPK2GK1QsJ:www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/case_studies_s/risk_m_cm_r_s.doc+riesgo&site=Spanish_website&client=spanish_frontend&proxystylesheet=spanish_frontend&output=xml_no_dtd&ie=ISO-8859-1&access=p&oe=UTF-8.

- Londoño, G. (2014). La financiación del terrorismo y el lavado de activos como tendencia de la legislación aduanera, de cara al comercio internacional del resto del siglo. *Revista de Derecho Aduanero*(7), 17 - 51. Recuperado el 5 de 11 de 2016 Obtenido de <http://www.icdt.co/publicaciones/revistas/REVISTAICDA72014.pdf>.
- Medina, G. (2007). *Convenio de Kyoto Revisado*. Recuperado el 15 de 11 de 2016. Obtenido de <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1188&edi=58&xit=convenio-de-kyoto-revisado>.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia. (19 de 02 de 2010). *Mincomercio.gov.co*. Recuperado el 15 de 11 de 2016, de <http://www.mincomercio.gov.co/eContent/newsdetail.asp?id=7216&IdCompany=23>
- Ministerio de Hacienda y Credito Público de Colombia. (1999). *Decreto 2685 de 1999*. Bogotá. Recuperado el 23 de 11 de 2016. Obtenido de http://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/normatividad/Dec2685_1999.pdf
- Ministerio de Hacienda y Credito Público de Colombia. (2016). Decreto 390 de 2016. Bogotá. Recuperado el 24 de 11 de 2016. Obtenido de http://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-14747_documento.pdf
- Organización Mundial de Aduanas. (2012). Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas. Recuperado el 25 de 11 de 2016. Obtenido de http://www.wcoomd.org/en/topics/%20facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx
- Organización Mundial de Comercio . (s.f.). *Protocolo de enmienda del acuerdo general Marrakech por el que se establece la Organización Mundial de Comercio*. Recuperado el 28 de 11 de 2016. Obtenido de http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/ad164_omc_m-protocolodeenmiendadelacuerdodemarrakech2014-texto.PDF
- Organización Mundial de Comercio. (1999). *Protocolo de Enmienda del Convenio de Kyoto*. Recuperado el 28 de 11 de 2016. Obtenido de http://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/intergov_s.htm
- UNCTAD, Comités nacionales de facilitación del Comercio Exterior en el Mundo. Recuperado el 03 de 12 de 2016. Obtenido de http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/dtltlb2014d1_es.pdf.
- Villarrol, F. (2016). El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio y el trato especial y diferenciado: Una nueva mirada. *Estudios de Derecho Tributario, Derecho Aduanero y Comercio Exterior. 40 Jornadas Colombianas de Derecho Tributario, Derecho Aduanero y Comercio Exterior , 199 - 212*.
- World Customs Organization. (s.f.). Enforcement and compliance - Instruments and Tools. Recuperado el 30 de 11 de 2016. Obtenido de http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/~/_media/45BE65FFE12748FDA6D41BA7F3451C75.ashx