



**COMISIÓN EUROPEA**  
DIRECCIÓN GENERAL  
FISCALIDAD Y UNIÓN ADUANERA  
Política aduanera  
**Gestión del riesgo, seguridad y controles específicos**

Bruselas, 13 de junio de 2006

**DOCUMENTO DE TRABAJO**

**TAXUD/2006/1452**

***OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS***

**EL MODELO COMPACT OEA**

# INDEX

1	METODOLOGÍA .....	2
2	FASES DEL MODELO .....	5
2.1	Solicitud para la obtención de la condición de OEA .....	5
2.2	Condiciones formales conexas .....	5
2.3	Orientaciones sobre normas y criterios .....	5
2.3.1	Contenido de las orientaciones.....	5
2.3.2	Doble utilización de las orientaciones.....	5
2.4	Método de cartografía del riesgo.....	6
2.4.1	Introducción .....	6
2.4.2	FASE 1 Comprensión de la actividad .....	8
2.4.3	FASE 2 Clarificación de los objetivos .....	9
2.4.4	FASE 3 Identificación del riesgo .....	10
2.4.5	FASE 4 Evaluación del riesgo .....	11
2.4.6	FASE 5 Respuesta ante el riesgo.....	13
2.5	Concesión de la condición de OEA.....	15
2.6	Calificación de riesgo inferior para los OEA.....	15
2.7	Plan de auditoría (estrategia de control).....	16
2.8	Evaluación.....	16

# EL MODELO COMPACT OEA

En 2002, se creó un grupo de proyecto Aduana 2002 al que se encomendó la revisión del catálogo de indicadores de riesgo para los operadores económicos y la elaboración de un marco común de evaluación del riesgo en relación con los operadores económicos que se ha denominado COMPACT (Compliance Partnership Customs and Trade).

## 1 METODOLOGÍA

Hace mucho tiempo que las Aduanas efectúan controles sobre las expediciones de mercancías. Todavía en la segunda mitad del siglo XX, los funcionarios de Aduanas procedían a controlar la práctica totalidad de las mercancías declaradas. No obstante, en la actualidad, como consecuencia de las inmensas proporciones adquiridas por los flujos de mercancías y de la mundialización del comercio, la función que desempeñan las administraciones de Aduanas se halla en continua evolución. Los funcionarios de Aduanas ya no son capaces de controlar todas y cada una de las declaraciones presentadas, puesto que los recursos a su disposición no guardan proporción con la carga de trabajo a la que tienen que hacer frente. Por otro lado, aunque fuera aún posible, un control exhaustivo de ese tipo no sería ni necesario ni deseable. La labor del Grupo se centró en la aplicación de métodos modernos de análisis de riesgos y de controles basados en auditorías que permiten reducir los costes de cumplimiento de la normativa en el comercio legítimo. De ese modo, las Aduanas contribuirán a incrementar la competitividad de los operadores de la UE en el mercado mundial y, al mismo tiempo, podrán asignar sus recursos a aquellos ámbitos donde sean más necesarios.

Una de las principales tareas de las Aduanas consiste en evaluar los riesgos vinculados a los flujos de mercancías. Los riesgos se definen como aquellos factores que pueden tener repercusiones sobre los objetivos de la Aduana. Para el logro de dichos objetivos, es importante conocer en profundidad los riesgos a los que hay que hacer frente y su posible impacto. Las administraciones de Aduanas de los Estados miembros han optado por ejercer su actividad de control sobre los operadores económicos, basándose en la gestión de riesgos. Mediante ese método, se pretende que las actividades de control de las Aduanas se centren en los riesgos, y no en las declaraciones o en otros elementos seleccionados al azar.

Al aplicar la gestión de riesgos, las Aduanas tienen en cuenta las medidas adoptadas por los propios operadores para prevenir los riesgos en sus procesos empresariales. Las administraciones de Aduanas desean concentrar sus limitadas capacidades en evaluar aquellos riesgos que no han sido cubiertos, o lo han sido únicamente de forma parcial, merced a las medidas aplicadas por el operador económico. Para poder aplicar tal enfoque, es preciso tener un conocimiento adecuado del operador económico, de sus procesos empresariales, y de las medidas que ha adoptado para reducir los riesgos en las operaciones fiscales y en otras operaciones, como por ejemplo, las vinculadas a la cadena de suministro. Así pues, las Aduanas deben evaluar, entre otras cosas, la organización, los procesos, los procedimientos y la administración del operador económico. En resumen, es necesario analizar la organización administrativa del operador y su sistema de control interno.

**El Modelo COMPACT es un método para llevar a cabo la evaluación de riesgos, tanto a escala nacional como internacional en los casos en que se hallen involucrados diversos países.**

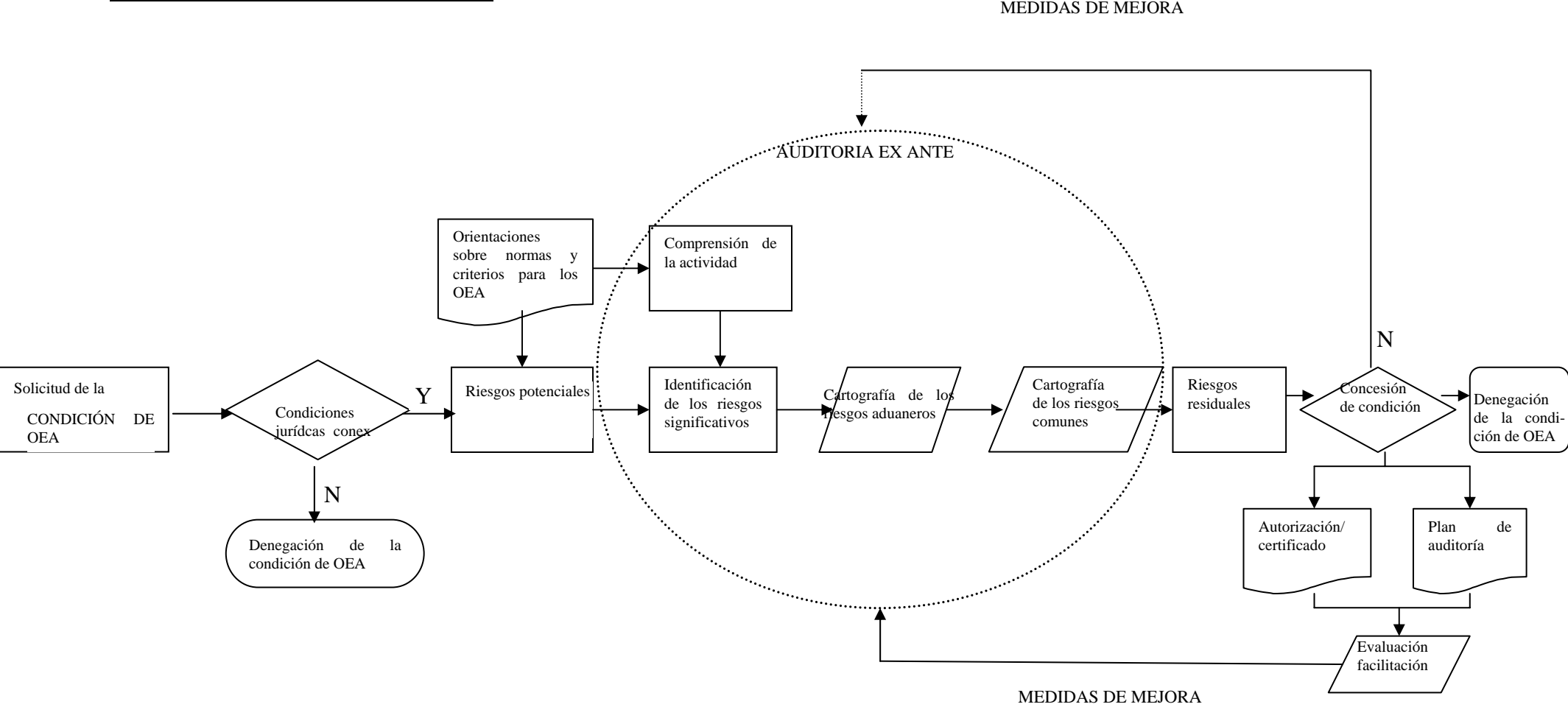
**Se trata de un instrumento dotado de flexibilidad, que puede utilizarse no sólo para la protección de los intereses de los Estados miembros o de la Comunidad en materia fiscal, sino de otros intereses de naturaleza no fiscal, como por ejemplo la protección de las fronteras exteriores de la Comunidad (seguridad de la cadena de suministro y lucha contra el contrabando).**

El modelo COMPACT OEA está integrado por el método de cartografía del riesgo, que se describe en el presente documento, y por las orientaciones sobre normas y criterios. El operador económico que desee solicitar la condición de OEA deberá aplicar, de conformidad con su modelo empresarial y su análisis de riesgos, los sistemas, procedimientos, condiciones y requisitos establecidos en el Código Aduanero Comunitario y en las orientaciones sobre normas y criterios.

La Aduana y el operador económico deberán cooperar a fin de que este último se implique en la labor de evaluación de riesgos esbozada en el presente documento. Las autoridades aduaneras deberán verificar que el solicitante cumpla los requisitos aplicables a su empresa y establecidos en el Código Aduanero Comunitario.

- El marco puede ser utilizado por los funcionarios de Aduanas a fin de determinar si los riesgos potenciales son significativos para el operador económico y para sus procesos empresariales.
- El marco constituye asimismo un instrumento que permite determinar si el operador económico respeta las normas y, por ende, la intensidad de los controles que la Aduana tiene que aplicarle.
- El marco ha sido concebido para llevar a cabo una auditoría ex ante. El objeto de la misma puede ser determinar si es posible conceder al solicitante la condición de OEA, y las posibles simplificaciones y facilidades correspondientes.

# EL MODELO COMPACT OEA



## **2 FASES DEL MODELO**

El modelo COMPACT se divide en una serie de fases diferenciadas que se describen en los siguientes apartados. Tal descripción podría inducir a pensar que cada etapa constituye un capítulo aislado. En la práctica, sin embargo, estas fases se funden a menudo, como ocurre en el caso del diálogo entre la Aduana y el operador económico.

### **2.1 Solicitud para la obtención de la condición de OEA**

Se completará cuando se adopte el texto legal definitivo.

### **2.2 Condiciones formales conexas**

La primera medida en relación con la tramitación de la solicitud es la determinación, por parte de las autoridades aduaneras, de si se cumplen las condiciones formales relacionadas con el procedimiento o la facilitación considerados. Dicha medida puede ejecutarse con relativa rapidez. Si el solicitante no cumple las condiciones formales requeridas, deberá rechazarse la solicitud. En ese caso, ya no será necesario que las autoridades aduaneras emprendan las siguientes etapas del proceso de evaluación.

### **2.3 Orientaciones sobre normas y criterios**

#### *2.3.1 Contenido de las orientaciones*

Como se ha indicado anteriormente, los cuadros del documento en los que se van enumerando los riesgos y requisitos forman parte del modelo COMPACT OEA.

Las orientaciones contienen normas y criterios divididos en cinco secciones:

- 1) Información relativa a la empresa
- 2) Historial de cumplimiento
- 3) Sistemas contable y logístico de la empresa
- 4) Solvencia financiera
- 5) Requisitos en materia de seguridad y protección

Cada sección está dividida, a su vez, en una serie de subsecciones. Por ejemplo, la Sección V – Requisitos en materia de seguridad y protección, abarca distintas subsecciones, entre las que cabe citar la 5.03 Seguridad física; la 5.07 Almacenamiento de las mercancías y la 5.11 Seguridad del personal. En cada una de las subsecciones se enumeran una serie de focos de atención.

Todos los indicadores de riesgo van acompañados de una descripción del riesgo y de una serie de focos de atención que deberán guiar a los funcionarios de Aduanas y a los operadores a la hora de efectuar una evaluación adecuada de los riesgos. Los focos de atención pueden utilizarse para determinar si los riesgos son realmente significativos para un operador concreto e investigar qué medidas ha adoptado dicho operador a fin de prevenirlos. Las orientaciones constituyen un instrumento de gran importancia de cara al proceso de auditoría ex ante.

#### *2.3.2 Doble utilización de las orientaciones*

Las orientaciones sobre normas y criterios pueden utilizarse de dos formas.

La primera alternativa consiste en aportar las orientaciones al operador, de forma que éste pueda proceder a una autoevaluación y elaborar un perfil de sus procesos empresariales, en particular, de los aspectos relacionados con la cadena de suministro. A continuación, las

autoridades aduaneras pueden comparar ese perfil con la situación real. La posibilidad de recurrir a tal opción depende de los conocimientos técnicos y las aptitudes del personal del operador. La segunda alternativa es que las autoridades aduaneras se sirvan de las orientaciones para determinar cuáles son los aspectos que es preciso investigar durante la auditoría ex ante. En ese caso, será el propio inspector de Aduanas quien trate de responder a las preguntas planteadas.

Aunque las orientaciones han sido concebidas como un instrumento común, su flexibilidad permite incorporar, a los riesgos comunes, riesgos específicamente nacionales. De ese modo, se puede atender a las diferencias derivadas de aspectos locales o regionales.

## **2.4 Método de cartografía del riesgo**

### *2.4.1 Introducción*

Tal como se ha mencionado anteriormente, la evaluación de los riesgos del operador constituye la piedra angular del modelo COMPACT. Dicha evaluación puede llevarse a cabo aplicando el método de cartografía del riesgo. Se trata de un método ampliamente utilizado en el seno de la comunidad empresarial. Las Aduanas también pueden obtener ventajas del desarrollo de este método para su empleo sistemático en la evaluación y calibración de los riesgos. Además, es preciso aplicar un enfoque sistemático para determinar el modo en que debe llevarse a cabo el control y la posterior evaluación de los operadores autorizados.

El método tiene por objeto clasificar los riesgos según su importancia, evaluando la probabilidad de que se materialicen y su eventual impacto sobre los objetivos de la Aduana. El método permite estructurar y fundamentar la ponderación y calibración de los riesgos. Con la cartografía del riesgo, en combinación con las medidas contempladas en el marco COMPACT, se puede conseguir un enfoque estructurado destinado a la identificación y la evaluación del riesgo, el establecimiento de una estrategia de control y de evaluación con vistas a una mejora permanente.

El proceso de cartografía del riesgo consta, en principio, de cinco fases:

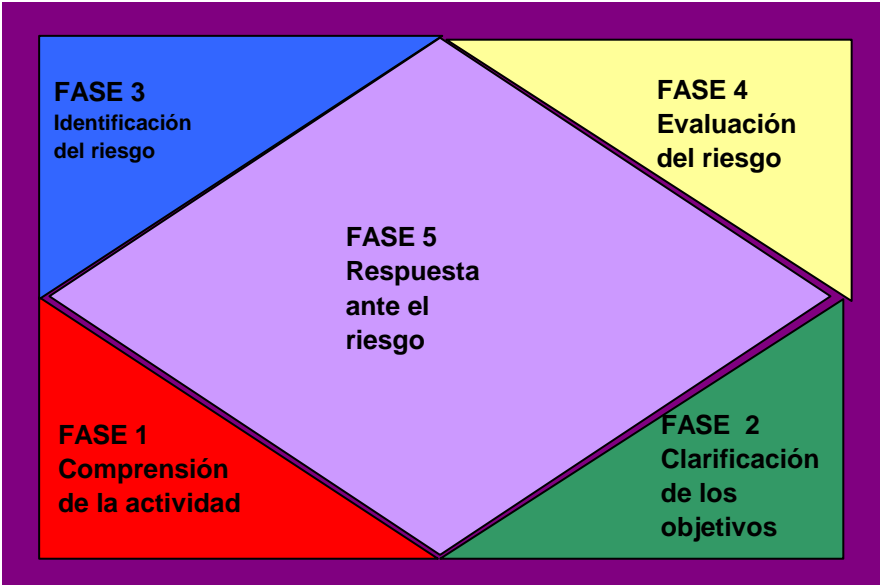
Fase 1: Comprensión de la actividad (de un operador)

Fase 2: Clarificación de los objetivos de la Aduana

Fase 3: Identificación del riesgo (cuáles son los riesgos que pueden tener repercusiones sobre los objetivos de la Aduana)

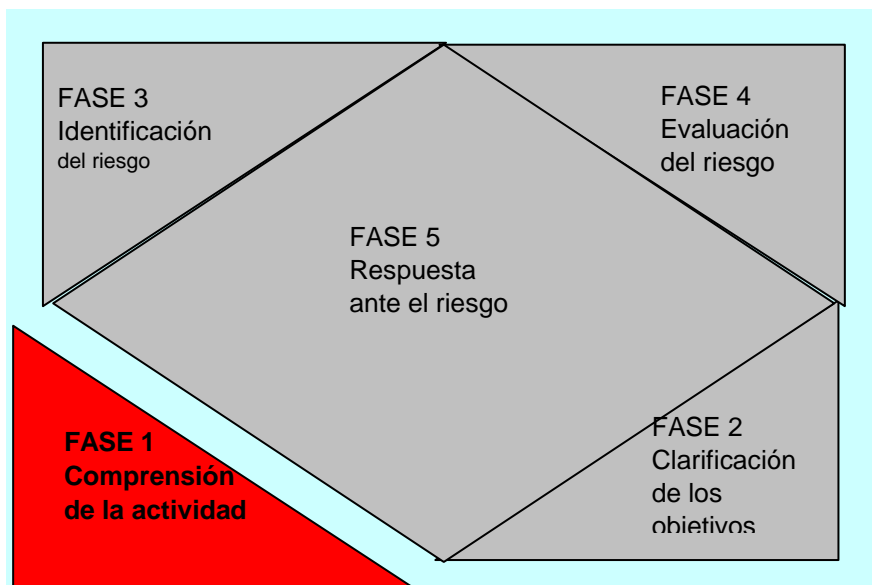
Fase 4: Evaluación del riesgo (cuáles son los riesgos más significativos)

Fase 5: Respuesta ante el riesgo; qué hacer con los riesgos (residuales)





## 2.4.2 FASE 1 Comprensión de la actividad



Las autoridades aduaneras deben comprender la actividad del operador. Para ello, resulta esencial forjarse una imagen clara de sus procesos empresariales (cadena logística de la expedición de mercancías) y del entorno empresarial en el que opera (por ejemplo, procesos, mercancías y procedimientos aplicados).

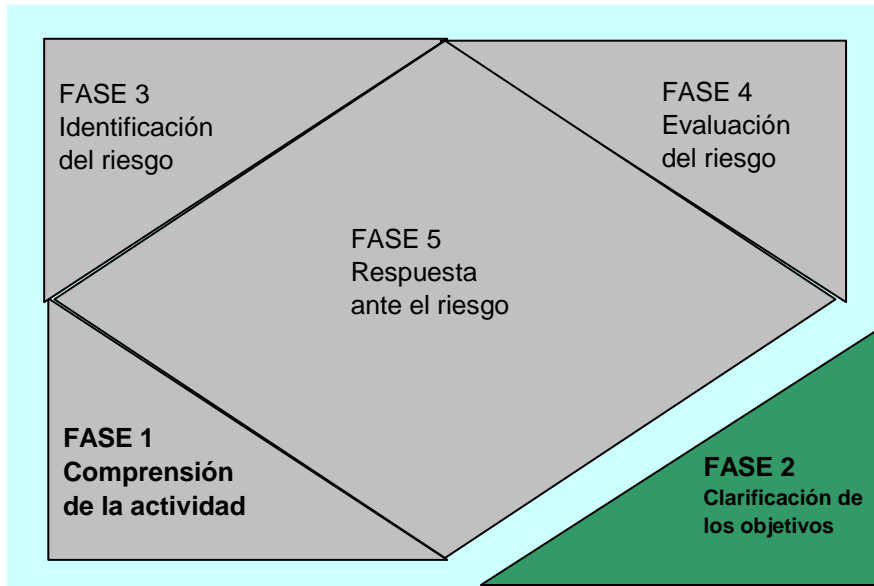
Existen diversas fuentes, tanto internas como externas, que contribuyen a la comprensión de la actividad del operador que solicita la condición de OEA.

- Como ejemplo de fuentes internas a que la Aduana tiene acceso, cabe citar (naturalmente, en función de la situación a nivel local/nacional) el IVA y otros datos facilitados por la Administración tributaria, las bases de datos Intrastat, la información que se ha ido recopilando a través de los regímenes aduaneros de importación y/o exportación, anteriores informes de auditoría, los registros de las autorizaciones aduaneras y las bases de datos de inteligencia.
- Como ejemplo de fuentes externas, se pueden mencionar las Cámaras de Comercio, las estadísticas, los informes anuales publicados, el sitio Internet del operador y, por último, la información facilitada por el propio operador.

En la sección I de las orientaciones, se incluyen indicadores que permiten recopilar información pertinente con vistas a la necesaria comprensión de la actividad del operador. También se puede obtener información mediante la celebración de entrevistas y la búsqueda de pruebas documentales en la administración del operador.

**Resulta esencial que la información obtenida se documente y archive convenientemente.**

### 2.4.3 FASE 2 Clarificación de los objetivos



No todos los requisitos ni todas las subsecciones de las orientaciones revisten interés para cada operador. En la parte introductoria de las orientaciones se describen las diferentes responsabilidades de los operadores integrados en la cadena de suministro.

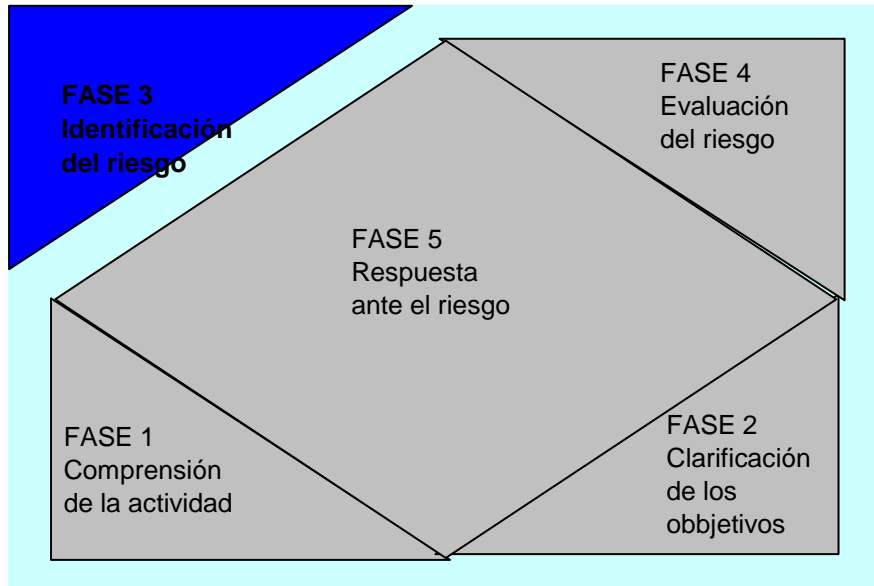
Por regla general, la posible relevancia de los riesgos debe evaluarse con relación a los objetivos de la administración de Aduanas y del tipo facilidades o ventajas que pretende obtener el operador solicitante.

El objetivo primordial de la administración de Aduanas es asegurarse del efectivo cumplimiento de los requisitos en materia fiscal y de seguridad. Se trata de un objetivo común establecido en el Código Aduanero Comunitario. Los objetivos se tornan más específicos en función de las facilidades y ventajas que el operador espera obtener.

A la hora de aclarar al operador económico los objetivos de la Aduana relacionados con el proceso de concesión de la condición de OEA, las autoridades aduaneras pueden optar por trabajar con un equipo que podrá crearse para colaborar con ellas durante el proceso de certificación. Dicho equipo debería estar compuesto por expertos, por ejemplo, en los ámbitos de la legislación o de la auditoría (informática).

Una vez aclarados los objetivos, conviene explicárselos al operador económico a fin de determinar si sus expectativas se ajustan a lo que el programa OEA exige y puede ofrecer.

#### 2.4.4 FASE 3 Identificación del riesgo



Por «riesgo» se entiende la probabilidad de que se produzca un hecho en relación con la entrada, la salida, el tránsito o la utilización final de mercancías que circulan entre el territorio aduanero de la Comunidad y terceros países, y con la presencia de mercancías no comunitarias, que

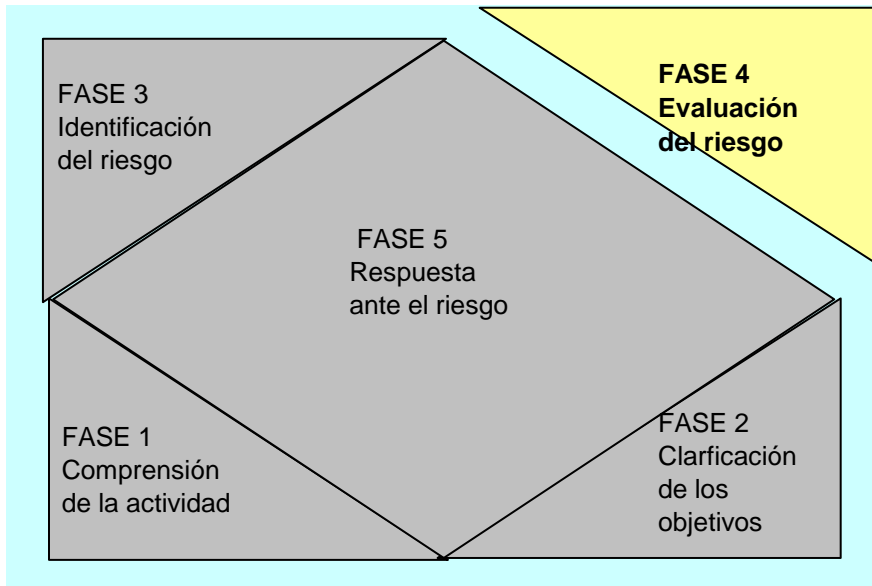
- impida la correcta aplicación de las medidas nacionales o comunitarias; o
- comprometa los intereses financieros de la Comunidad y de sus Estados miembros; o
- suponga una amenaza para la seguridad de la Comunidad, la salud pública, el medio ambiente o los consumidores.

Cuando las autoridades aduaneras se centran en el perfil en un determinado operador y tienen una idea clara de los objetivos, son capaces de determinar si los riesgos potenciales son significativos para ese operador concreto. Asimismo, pueden formarse una opinión sobre las medidas adoptadas por el operador para prevenir dichos riesgos.

Los **riesgos potenciales** son aquellos que existen desde un punto de vista teórico. Siempre se hace alusión a los riesgos potenciales en términos generales. Dichos riesgos no están vinculados a ningún operador en particular. Así pues, no es necesario realizar un inventario de riesgos potenciales en cada caso concreto, sino que basta elaborarlo una sola vez y utilizarlo, después, en todos los casos que se vayan presentando. El grupo de proyecto ha efectuado dicho inventario. Los indicadores de riesgo y los correspondientes focos de atención que figuran en las orientaciones constituyen, tomados en conjunto, los riesgos potenciales.

A medida que avanza el proceso, es importante ir identificando los riesgos relacionados con el operador concreto y con sus procesos empresariales. Así pues, resulta fundamental conocer en detalle los procesos empresariales del operador, por ejemplo, el origen de sus importaciones y el destino de sus exportaciones, el tipo de mercancías que importa y exporta, quiénes son sus socios comerciales, y cuáles son los tramos de la cadena de suministro en los que opera. Es preciso prestar gran atención a la información pertinente, y establecer un nexo con los riesgos que puedan existir en relación con la situación del operador o con el procedimiento por él utilizado.

#### 2.4.5 FASE 4 Evaluación del riesgo

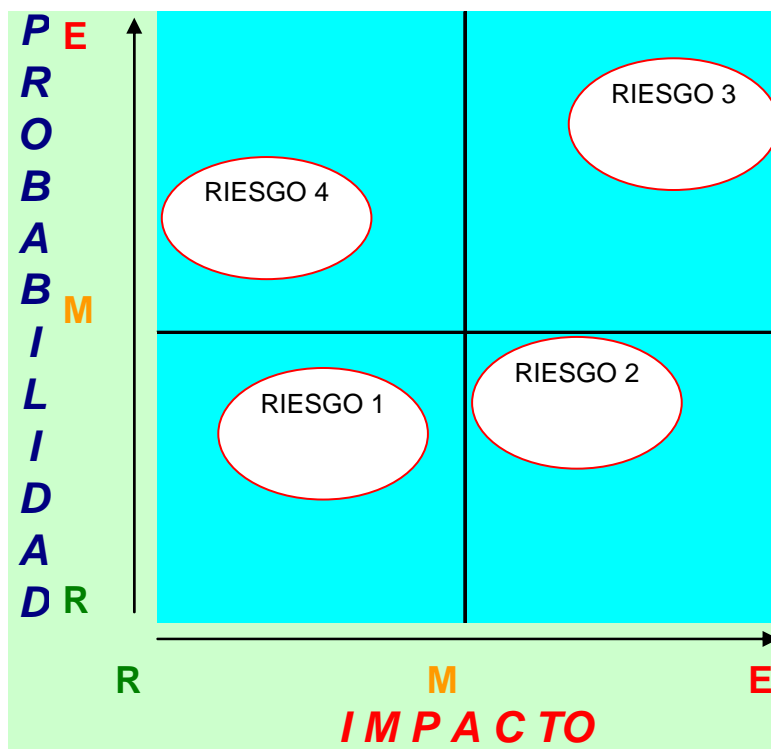


Los riesgos identificados en la fase 3 deberán evaluarse clasificándolos por orden de importancia en función de su impacto sobre los objetivos de la Aduana y de la probabilidad de que se materialicen.

Dicho planteamiento permite situar los riesgos en un contexto más amplio (que los integra) y determinar su posición relativa en términos de importancia. En esta fase, resulta esencial determinar hasta qué punto se ha implicado el propio operador en la cobertura de los riesgos identificados y de qué modo ha jerarquizado los distintos tipos de riesgo (también resulta conveniente para el operador aplicar un enfoque estructurado en la identificación de los riesgos, su evaluación y la forma de hacerles frente).

Como ya se ha mencionado previamente, en esta fase, resulta aconsejable, si no esencial, contar con la contribución de especialistas, por ejemplo, en el ámbito de la legislación o de la auditoría (informática). Los conocimientos y los puntos de vista de dichos especialistas variarán, sobre todo, dependiendo de las diferentes funciones que desempeñen dentro de la Administración de aduanas. Una vez que se haya decidido que los riesgos revisten importancia y se haya procedido a su evaluación, éstos se situarán en un perfil de riesgo que permitirá obtener una imagen completa de todos los riesgos significativos. Se elaborará un mapa de distintos riesgos en función de su impacto y de la probabilidad de que se materialicen.

Aunque la evaluación de los riesgos no siempre se realice en términos cuantitativos, el mapa de riesgos permitirá aclarar en cierta medida cuáles son los riesgos a que se enfrenta el operador en relación con la facilitación de los trámites aduaneros.



R = Reducido

M = Medio

E = Elevado

Una vez establecido el perfil de riesgo es importante tomar distancia y reflexionar al respecto.

- ✓ ¿Tiene sentido el perfil desde un punto de vista intuitivo? ¿Cubre todas las áreas de riesgo pertinentes de la lista de control?
- ✓ ¿Es preciso cuantificar alguna de las evaluaciones respecto de riesgos concretos?
- ✓ ¿Ha variado radicalmente la imagen global de los riesgos significativos frente al anterior mapa elaborado en relación con el operador? En caso afirmativo, ¿por qué razón?

Tras proceder a la evaluación interna, es necesario comunicar los resultados de la misma al operador a fin de asegurarse de su exactitud.

Para simplificar, en lo posible, el funcionamiento de la cartografía del riesgo, resulta conveniente dividirla en dos fases, procediendo, primero, a una **cartografía interna** (realizada por la Aduana) y, a continuación, a una **cartografía en común** (en colaboración con el operador), con arreglo a la cual, la Aduana deberá adoptar finalmente una decisión sobre dónde situar el riesgo y cómo hacerle frente.

La división de la cartografía del riesgo en dos fases diferenciadas se justifica por las siguientes razones:

- Permite formarse una opinión con mayor facilidad  
El funcionario de Aduanas tiene la oportunidad de formarse una opinión sin necesidad de aplicar de forma inmediata todas las medidas ulteriores del proceso.
- Permite una mayor estructuración  
Permite documentar de forma estructurada el desplazamiento de los riesgos en una u otra dirección desde la fase inicial de la cartografía hasta la fase final (la realizada en común).
- Supone una ayuda para los funcionarios de Aduanas en el desempeño de su tarea  
Contribuye a que los funcionarios de Aduanas entiendan mejor el funcionamiento del sistema y las acciones que deben emprenderse en cada fase, evitando así posibles errores.

- Fomenta la transparencia y la colaboración  
Mediante este sistema en dos etapas, se fomenta la colaboración entre las Aduanas y los operadores económicos, pues beneficia a ambas partes la adopción de medidas adecuadas frente a los riesgos detectados y la documentación transparente de los mismos.

Resulta necesario documentar de manera sólida y estructurada el contenido de la evaluación realizada, en particular, habrá que hacer justificar por qué un riesgo concreto se ha evaluado a un determinado nivel, a fin de hacer un seguimiento de su posible evolución (positiva o negativa).

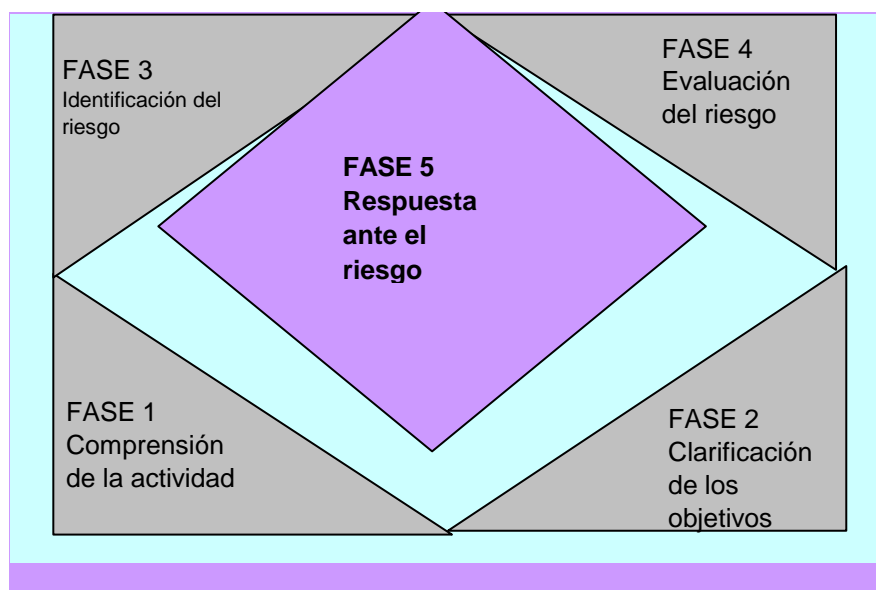
A efectos de validación del riesgo, es importante que los procesos descritos por escrito se comprueben en la práctica. Los aspectos financieros pueden controlarse mediante controles por muestreo en la Administración del operador; en cambio, la mayor parte de los aspectos relacionados con la seguridad deben controlarse mediante una comprobación física, también por muestreo aleatorio.

Una vez que se hayan cartografiado y documentado íntegramente todos los riesgos significativos en la Aduana, podrá emprenderse la cartografía del riesgo en común. Esta segunda fase se inicia con la presentación de los resultados de la cartografía de riesgos realizada por la Aduana y su discusión con el operador. A continuación, debe determinarse si la evaluación realizada por la Aduana se corresponde con la situación corriente (es decir, determinar la medida en que el propio operador ha adoptado disposiciones para cubrir los riesgos identificados y el método por él utilizado para establecer una jerarquía interna de los distintos tipos de riesgo).

Por último, es preciso adoptar una decisión sobre los puntos débiles y las ventajas de la organización administrativa y el sistema de control interno del operador, en términos de generales y desde el punto de vista del procedimiento, y situar cada riesgo identificado con arreglo a los parámetros de impacto y probabilidad.

Tras la evaluación de todos los riesgos significativos y de las medidas adoptadas por el propio operador para la cobertura de dichos riesgos, es posible que subsistan algunos riesgos no suficientemente cubiertos. Éstos reciben la denominación de **riesgos residuales**.

#### 2.4.6 FASE 5 *Respuesta ante el riesgo*



El riesgo forma parte integrante de la actividad empresarial. Se pretende que la Administración de Aduanas comprenda cuáles son los riesgos más significativos, establezca límites a la asunción de riesgos y aporte soluciones para su cobertura (adaptadas a cada caso).

En teoría, el proceso de concesión de la condición de OEA, con la facilitación/simplificación que conlleva, puede emprenderse si se han cubierto todos los riesgos. En caso contrario, habrá que evaluar si es preciso denegar dicha condición u obligar al operador a realizar una serie de adaptaciones y mejoras a fin de cubrir los riesgos o reducirlos a niveles aceptables.

**Las respuestas ante el riesgo pueden llevar aparejadas una o varias de de las siguientes estrategias:**

<b>ASUNCIÓN</b>	= dentro de límites aceptables
<b>TRATAMIENTO</b>	= plan de auditoría
<b>TRANSFERENCIA</b>	= garantía
<b>ELIMINACIÓN</b>	= denegación de la facilitación

### **Asunción del riesgo**

En cierta medida, existe una gradación en la respuesta a los riesgos más significativos. Algunos riesgos son inevitables, otros, sin embargo, pueden reducirse prácticamente a cero en términos de impacto y probabilidad y sin que ello implique un coste excesivo. Por ejemplo, es materialmente imposible controlar todas las exportaciones a terceros países. Cuando el riesgo asumido sea significativo, deberá hacerse constar explícitamente, y tal situación deberá ser comprendida y autorizada en el oportuno nivel de gestión.

### **Tratamiento del riesgo**

Dado que la respuesta ante el riesgo será preferentemente activa, y no meramente pasiva, llevará aparejado algún tipo de tratamiento. Se intentará modificar así la probabilidad y/o el impacto de un riesgo reconocido a fin de lograr los objetivos fijados por las Aduanas. En la evaluación que permite establecer la posibilidad de conceder facilidades aduaneras, se puede considerar factible una reducción (efectiva) de los riesgos significativos mediante medidas administrativas o de auditoría específicas aplicadas por la Aduana. Dichas medidas deben planificarse y describirse en un plan de auditoría/control.

### **Transferencia del riesgo**

En algunas ocasiones, es posible transferir el riesgo a terceros. Por ejemplo, un operador puede transferir a una empresa de vigilancia el riesgo derivado de un acceso no autorizado. En ese caso, habrá que examinar y evaluar los acuerdos que tengan lugar entre el operador y el tercero implicado.

### **Eliminación del riesgo**

Los riesgos pueden evitarse mediante controles intensivos y/o auditorías periódicas e, incluso, denegando la condición de OEA.

**Una respuesta ante el riesgo «a la medida» combinará diversas estrategias y sistemas a fin de lograr los resultados deseados.**

## 2.5 Concesión de la condición de OEA

Una vez que el proceso de auditoría ex ante en cinco fases se haya completado, se llegará a una de las siguientes conclusiones:

- (1) No existen riesgos residuales o, en caso de existir, éstos pueden cubrirse de forma eficaz mediante la aplicación de medidas de control adicionales, por lo tanto, **es posible otorgar la condición de OEA**. Cuando, tras la primera o segunda auditoría ex ante, se adopte la decisión de conceder esta condición, las Aduanas expedirán una autorización o un certificado al operador. Cuando proceda, la autorización o el certificado podrán ir acompañados de acuerdos específicos.
- (2) Aunque los riesgos residuales son demasiado numerosos o demasiado importantes para lograr una cobertura eficaz de los mismos mediante la aplicación de medidas de control adicionales, el operador puede y está dispuesto a introducir mejoras en relación con su organización administrativa o su sistema de control interno. En este caso, **la condición de OEA no se puede otorgar en esa fase**, pero sí una vez que el operador haya realizado las mejoras necesarias. Estas últimas serán objeto de control por parte de la Aduana durante una (segunda) auditoría ex ante (que incluirá el procedimiento de cartografía del riesgo común) con objeto de determinar si los riesgos residuales constatados en la primera auditoría se han cubierto convenientemente y si ya es posible otorgar la condición de OEA.
- (3) Los riesgos residuales son demasiado numerosos o demasiado importantes para lograr una cobertura eficaz de los mismos mediante la aplicación de medidas de control adicionales, y el operador no puede o no está dispuesto a introducir mejoras en relación con su organización administrativa o su sistema de control interno. En este caso, **no se otorgará la condición de OEA**.

**Conviene que esta última evaluación se efectúe en equipo. Resulta esencial documentar de forma adecuada las razones que han llevado a la determinación de los riesgos, el lugar en que se sitúan en el mapa y los motivos por los que dichos riesgos se han desplazado en una u otra dirección dentro de ese mapa.**

## 2.6 Calificación de riesgo inferior para los OEA

En el marco de los futuros controles aduaneros habrá que identificar a los operadores económicos como OEA, lo que finalmente puede comportar una calificación de riesgo inferior. Dado que la base de datos de los OEA aún no está operativa, se cargará un documento en las páginas sobre los OEA de CIRCA, en el que los Estados miembros puedan indicar el número de certificado OEA.

Los enlaces nacionales deberán transmitir dichos números a los centros de análisis de riesgo nacionales, los cuales podrán incorporarlos a sus sistemas de análisis de riesgo, reduciendo así su calificación de riesgo.



## 2.7 Plan de auditoría (estrategia de control)

La Aduana podrá elaborar un plan de auditoría en el que deberá describir la forma en que está previsto responder a los riesgos identificados. En ese plan deberán describirse y planificarse de forma exhaustiva las medidas de control previstas, los controles sobre las declaraciones, las inspecciones físicas de las mercancías y/o las auditorías que vaya a realizar la Aduana. Será preciso documentar los resultados de las actividades de control.

Una vez que una determinada empresa haya obtenido la condición de OEA, se nombrará a un coordinador de clientes que se encargue de la gestión corriente de los riesgos. La supervisión podrá consistir, por ejemplo, en revisiones periódicas de datos generales y específicos de la empresa. En caso de que se registre algún cambio en el comportamiento de la empresa o en sus prácticas comerciales habituales, el coordinador de clientes evaluará si es preciso ponerse en contacto con ella.

## 2.8 Evaluación

Resulta esencial evaluar regularmente la condición de OEA otorgada a los operadores y las ventajas que de ella se derivan. A la hora de proceder a dicha evaluación, es preciso tener en cuenta una serie de aspectos, a saber:

- Resultados de las actividades de control descritas en el plan de auditoría. Dichos resultados pueden indicar que los riesgos ya no se hallan suficientemente cubiertos por el operador. Las autoridades deberán evaluar periódicamente los resultados de las actividades de control. Esta evaluación podrá inducir cambios en la estrategia de control o en las facilidades concedidas.
- Comunicación por parte del operador de los cambios que se hayan registrado en sus actividades, organización, procedimientos, etc. El OEA está obligado legalmente a informar a la Administración de Aduana competente de los acontecimientos significativos que puedan afectar a su certificado, por ejemplo, cambios en las condiciones de acceso a la información o en la forma de facilitar la información.
- Otra información general o específica que pueda repercutir sobre las facilidades concedidas al operador.
- Es necesario que las autoridades aduaneras comprueben minuciosamente si el operador ejerce aún un control sobre los riesgos, si han surgido nuevos riesgos y si la organización administrativa y el sistema de control interno del operador siguen manteniendo el mismo nivel de eficacia que cuando se llevó a cabo la auditoría ex ante. Por esta razón, las autoridades aduaneras deberán llevar a cabo una auditoría de evaluación, de vez en cuando.
- Si (alguno de los elementos de) la evaluación llevara a la conclusión de que el operador ha dejado de ejercer el control sobre uno o varios de los riesgos, la Aduana le informará al respecto. En ese caso, el operador deberá introducir mejoras. La Aduana deberá evaluar también esas mejoras. En última instancia, esta nueva evaluación podrá conducir a la retirada o suspensión de la condición de OEA.