

Evolución jurídica y convergencia de las normas de origen en los procesos de integración económica de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y el Mercado Común del Sur (Mercosur)

Legal evolution and convergence of rules of origin in the economic integration process of Andean Community and South American Common Market

Enio Enrique Ortiz Valenzuela*, María Fátima Pinho*

RESUMEN

En América Latina, el proceso de integración económica ha sido lento y complejo debido a la diversidad de sistemas integracionistas que la conforman con dinámicas bien diferenciadas entre ellas. El objetivo de este trabajo es hacer un estudio de la evolución jurídica de las normas de origen como instrumento de política comercial para el acceso de bienes al mercado de países del Mercado Común del Sur (Mercosur) y la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Esta investigación se realizó mediante un análisis documental de normativas de la CAN y del Mercosur referentes a las reglas de origen y su impacto en sectores sensibles como la industria automotriz. Entre los resultados obtenidos se encuentra que Venezuela representa un factor de convergencia para dos importantes esquemas de integración, los cuales podrían beneficiar al país suramericano, siempre que se formulen estrategias comerciales adaptadas al uso de estas normas para impulsar el desarrollo de sectores productivos clave para el mercado internacional.

ABSTRACT

In Latin America the economic integration process have been slow and complex due to diversity of integrationist systems comprised with very distinctive dynamics in the region. The objective of this paperwork is to make a study about legal evolution of rules of origin as an instrument of commercial politic for market access of goods in the countries of South American Common Market (Mercosur, spanish acronim) and Andean Community (CAN, spanish acronim). This research is made through documental analysis about CAN and Mercosur related to rules of origin and their impact in sensitive sectors such as automotive industry. Between the results obtained is found that Venezuela represents factor of convergence for both schemes of integration in which could benefit the South American country, meanwhile it designs commercial strategies adapted for usage of these rules in order to impulse the development of key productive sectors for international market.

Recibido: 19 de junio de 2014
Aceptado: 9 de octubre de 2014

Palabras clave:

Evolución jurídica; normas de origen; acceso a mercado; CAN; Mercosur.

Keywords:

Legal evolution; rules of origin; tariff preferences; CAN; Mercosur.

Cómo citar:

Ortiz Valenzuela, E. E. & Pinho, M. F. (2015). Evolución jurídica y convergencia de las normas de origen en los procesos de integración económica de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y el Mercado Común del Sur (Mercosur). *Acta Universitaria*, 25(1), 31-43. doi: 10.15174/au.2015.631

INTRODUCCIÓN

Desde mediados de la década de los años cincuenta del siglo XX, se iniciaron las negociaciones para crear un mercado común en la región latinoamericana, bajo la dirección de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Según Salgado (1979), este proceso debía cumplirse por etapas, donde la CEPAL sostenía que en un lapso de diez años desde su establecimiento se debía conformar un sistema de preferencias comerciales para promover la independencia regional, generar desarrollo económico y mecanismos de liberación comercial entre los países de América Latina o la mayoría de ellos.

* Departamento de Tecnología de Servicios, Sede del Litoral, Universidad Simón Bolívar. Camurí Grande, Parroquia Naiguatá, estado Vargas. Valle de Sartenejas, municipio Baruta, estado Miranda, Venezuela. Tels.: (+58) 4142650648, (+58) 4142600602. Correos electrónicos: eniortiz@usb.ve; mpinho@usb.ve

Desde un conjunto de propuestas surge la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), mediante el Tratado de Montevideo de 1960 (TM60) como resultado de las ideas cepalinas de generar un programa de apertura comercial recíproco por medio de la desgravación arancelaria más la transformación productiva al interior de los países, medidas de ayuda comercial para los países latinoamericanos, incluyendo países de la América del Sur.

Briceño (2007), en *La integración regional en América Latina y el Caribe*, sostiene que la liberalización comercial plena en la ALALC no se concretó en la década de los años sesenta ni los años setenta, debido a los diferentes niveles de desarrollo económico de los países suscriptores del TM60, donde naciones como Argentina, Brasil y México fueron los principales beneficiarios y no los estados de la ALALC como grupo, donde no se generó el desarrollo de economías de escala proporcional a las dimensiones de cada nación.

Adicionalmente, los beneficios se traducían en el aprovechamiento de las ventajas netamente comercialistas que eran concentradas en particular por empresarios privados de los países más grandes de la región, en detrimento de los pequeños emprendedores de países menos desarrollados en Latinoamérica.

Como respuesta a estas inconsistencias al desarrollo económico latinoamericano, se propiciaron nuevos escenarios para fundar procesos de integración basados en el regionalismo y la complementariedad de factores de producción entre países con características económicas y sociales similares. Así, se genera el *Acuerdo de Cartagena*, tratado fundacional para la integración andina, suscrito inicialmente por los gobiernos de Bolivia, Colombia, Chile (denuncia el Acuerdo en 1976), Ecuador y Perú (Venezuela ingresa en 1973) como respuesta a los intentos fallidos por parte de la ALALC de liberalizar el comercio de países socios que presentaban asimetrías económicas bien marcadas entre ellas.

En este sentido, Maldonado (1999) sostiene, en *Treinta años de la integración andina: balance y perspectivas*, que este acuerdo suscrito el 26 de mayo de 1969 funge como instrumento jurídico internacional que constituye la génesis de la voluntad política de los países integrantes andinos de conformar una estructura institucional y normativa generadora de una serie de disciplinas para la construcción de los procesos de integración en América Latina.

El Acuerdo de Cartagena, aunque ha contado con varios protocolos modificatorios desde sus inicios

en 1969, es mediante el Protocolo modificador del Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena) de 1996, (también conocido como Protocolo de Trujillo) donde se producen las principales reformas a su estructura institucional, pasando de ser Pacto Andino a Comunidad Andina, creando el Sistema Andino de Integración (SAI), conformado por varias entidades responsables de coordinar con los países socios el desarrollo de normativas de carácter comunitario vinculantes con su legislación interna para planificar el desarrollo armónico de quienes la integran.

Asimismo, como parte de las necesidades de cambio de estrategia a una integración económica regional más pragmática y replantear los objetivos de la ALALC, se genera la firma del Tratado de Montevideo de 1980 (TM80), mediante el cual se conforma la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), estableciendo, a partir de los artículos 1 al 3 de este tratado, los principios y objetivos para crear nuevos paradigmas de la integración económica regional basadas en la complementariedad, pero sin establecer plazos fijos para la conformación de un mercado común de los estados latinoamericanos que la integran.

Es así como en su articulado se enuncia una serie de mecanismos liberatorios de gravámenes promotores al desarrollo y la liberación comercial. En este sentido, los artículos 7 al 14 del TM80 establecen figuras asociativas para conformar convenios comerciales regionales de tipo bilateral o multilateral de carácter flexible, y la voluntad de los países según sus necesidades y niveles de desarrollo relativo. Ejemplo de estos instrumentos son los llamados *Acuerdos de Alcance Parcial* (AAP), mecanismos promotores del comercio que pueden ser de complementación económica, como el actual Acuerdo de Complementación Económica (ACE) núm. 18 (1991), que establece disposiciones para conformar un mercado común bajo los principios del Tratado para la Constitución de un Mercado Común entre la República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República de Paraguay y la República Oriental del Uruguay, (1991) que da origen a las prácticas comerciales del Mercado Común del Sur (Mercosur). Asimismo, se encuentra el ACE núm. 59 (2011), que busca la conformación de una zona de libre comercio entre bloques de países del Mercosur y la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Los AAP pueden ser de tipo comercial (AAP. C), como el suscrito entre Colombia y Venezuela, también conocido como AAP. C núm. 28 (2011), desarrollado bajo los procedimientos de los artículos 7, 8, 9 y 10 del TM80, los cuales reconocen el intercambio comercial histórico entre países.

En relación con lo anterior, Colombia es un país que forma parte de la Comunidad Andina, entendiéndose que este esquema de integración económica no forma parte de la estructura jurídica de la ALADI, por lo que representa una organización de naturaleza autónoma e independiente de este sistema de integración regional; no obstante, la relación de cada país andino con los restantes países miembros de la ALADI funciona de manera convergente en el respeto de los beneficios o privilegios para el intercambio de los bienes originarios entre las partes, de acuerdo con lo establecido en el artículo 44 del TM80.

Ésta es una investigación documental de diseño descriptivo que buscará alcanzar el objetivo planteado mediante un trabajo basado en el análisis de las fuentes jurídicas que rigen en los esquemas de integración comercial regional identificados en el marco de la CAN y el Mercosur. Además, se revisará el avance cronológico tanto de las normas fundacionales, funcionamiento institucional de cada esquema de integración, como de aquellas normativas vinculadas con la regulación del origen como instrumento comercial para propiciar el acceso de las mercaderías al mercado regional con preferencias arancelarias y su evolución desde el nacimiento de cada uno de estos sistemas de integración hasta el año 2012.

En este sentido, se expondrán los aspectos técnico-jurídicos que conducirán al desarrollo de la investigación relacionada con las normas de origen en el escenario de la CAN, tanto desde el Acuerdo de Cartagena como en las Decisiones 416 y 417 (Dec. 416 del Acuerdo de Cartagena, 1997; Dec. 417 del Acuerdo de Cartagena, 1997) y la Resolución 323 (Resolución 323 del Requisito Específico de Origen Automotor, 1999), conjuntamente con el AAP. C núm. 28 (2011), suscrito entre Colombia y Venezuela. Asimismo, en el contexto del Mercosur, como se desarrollan las normas de origen bajo el ámbito del ACE núm. 18 (2001c), y su relación con el ACE núm. 14 (1990), que comprende el intercambio automotriz bilateral entre Argentina y Brasil. Todas estas normas coinciden con los distintos métodos aplicados para determinar el origen de bienes tangibles, más aquéllos originarios de países socios para complementar procesos productivos de bienes sensibles como los productos de la industria automotriz esenciales para el intercambio comercial recíproco, considerando criterios de origen, bases legales nacionales e internacionales, entre otros.

MATERIALES Y MÉTODOS

La evolución jurídica de las normas de origen en la Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Los primeros supuestos de la integración andina se expresan a partir del artículo 1 del Acuerdo de Cartagena, de donde nace el Pacto Andino, el cual plantea como objetivos desmantelar las barreras arancelarias y para-arancelarias del comercio intrarregional andino, reducir las diferencias entre países socios por medio del desarrollo armónico y equilibrado de las políticas internas, a fin de profundizar la integración dirigida hacia un mercado común, meta consistente con el artículo 1 del TM80.

En este sentido, el Acuerdo de Cartagena, según el artículo 3, crea una serie de medidas y mecanismos dirigidos a la búsqueda de ascender en las escalas de la integración económica, estableciendo como premisas el desarrollo de un programa de liberación comercial que busque la desgravación del universo arancelario, la conformación del arancel externo común, la ejecución de programas de desarrollo industrial, la promoción y la atracción de inversiones, más otros factores que contribuyan al desarrollo de los países miembros y mejorar el nivel de vida de los habitantes de la subregión de manera conjunta.

Es así como parte de los compromisos para perfeccionar y armonizar los mecanismos de política comercial se instauran elementos en función de materializar cambios en las dinámicas de transformación productiva e intercambio comercial sostenido entre las partes involucradas, garantizándose el abastecimiento y la complementariedad productiva, respetando los diferentes niveles de desarrollo económico de los países.

De esta manera, el Acuerdo de Cartagena establece mediante la Secretaría General, órgano ejecutivo de la CAN facultado mediante el artículo 30 para formular, que en las instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI) pongan en marcha los objetivos del Acuerdo en el perfeccionamiento de acciones concretas que estén destinadas a materializar la integración (Dec. 563, 2003). Asimismo, la Comisión de la CAN, facultada por la Secretaría General según artículo 22 del Acuerdo, es la encargada de planificar las políticas para el desarrollo de la política comercial regional teniendo entre su ámbito de acción para la formulación, ejecución y evaluación de las normas de origen (Dec. 563, 2003).

Sobre este particular, la CAN en la actualidad dispone de normas autónomas para calificar y certificar el origen de las mercancías, mediante la Decisión 416 del Acuerdo de Cartagena (1997). En ésta se establecen los criterios generales que deben cumplir los productos para ser considerados originarios de los países de la subregión y beneficiarse automáticamente de los procesos de liberación arancelaria del mercado andino.

Esta normativa instauro los criterios esenciales mediante los cuales se debe considerar una mercancía originaria de un país miembro productor de un bien tangible, exportado hacia otro país miembro de la subregión andina, gozando automáticamente de los beneficios de la liberación arancelaria establecidos bajo el contexto del Acuerdo de Cartagena. Entre los actuales criterios para calificar el origen de las mercancías, de acuerdo al artículo 2 de la Decisión 416 del Acuerdo de Cartagena (1997), se encuentran los siguientes: íntegramente producido; doble transformación; mercancías sometidas a requisitos específicos de origen; ensamblaje; transformación sustancial con cambio de partida arancelaria; transformación sustancial sin cambio de partida arancelaria; y juegos o surtidos de mercancía.

Parte de los antecedentes de la evolución del uso y aplicación de las normas de origen entre países andinos, explica Ojeda (1989), en *Léxico de origen de las mercaderías y términos afines al comercio internacional*, que el comercio entre países latinoamericanos se regía bajo las normas de origen de la antigua ALALC, transfiriéndose estas competencias a la ALADI a partir de 1980. En este sentido, se tiene que tanto actuales socios de la CAN como del Mercosur, congregados en virtud de su membresía tanto en ALALC como ALADI, se apoyaron en estas normas para la posterior confección de las normas de origen para impulsar sus acuerdos comerciales.

Para 1987, en la subregión andina se firma el Protocolo de Quito (1987), mediante la cual se conforma el grupo andino que produce avances de los mecanismos de integración económica que alcanzan al tema de origen, resultando para diciembre de 1987 la adopción de normas especiales autónomas para la calificación de origen de las mercancías, por medio de la Decisión 231 del 11 de diciembre de 1987, como parte de las acciones para dar mayor progresividad al Programa de Liberación y asegurar el avance de la desgravación arancelaria orientada al desarrollo tecnológico y productivo de los sectores industriales andinos, como se venía promoviendo desde la Decisión 120, Programa de Desarrollo Sectorial de la Industria Automotriz, creado el 17 de septiembre de 1977 para el impulso del sector automotor andino.

De esta manera, siguiendo los pasos para acelerar la dinámica subregional integracionista, el 21 de marzo de 1991 se introdujeron nuevas modificaciones al régimen de origen por medio de la Decisión 293 del 21 de marzo de 1991, resultantes de la firma del Acta de la Paz de noviembre de 1990, que planteaba la convergencia de políticas económicas de los países andinos encaminados a profundizar el proceso de integración, adoptando textos jurídicos más ambiciosos casados con la conformación de un mercado ampliado en el marco andino a partir de 1 de enero de 1995, basados en la verificación de los productos de la subregión andina para su desgravación y evitar que productos de terceros países se beneficiaran de la liberación de alícuotas establecidas bajo el arancel externo común y la armonización de las políticas de comercio exterior entre países socios.

La concreción de todos estos factores para el perfeccionamiento a una zona de libre comercio andina, más la conformación de un arancel externo común hacia terceros países, generaron la necesidad de revisar las normas de origen para dar mayor formalidad a estos procesos liberatorios. Los rápidos avances de la integración comercial, en particular la formación de la unión aduanera a partir de la firma del Protocolo de Trujillo en marzo de 1996, fortalecen la institucionalidad andina, dando forma a la CAN, en la cual el artículo 6 del protocolo modificatorio crea el SAI, delegando atribuciones a cada organismo en el desarrollo de normativas que forman parte de este sistema de integración subregional.

Finalmente, en el Protocolo de Sucre de junio de 1997 se planteó la necesidad de efectuar una actualización para dar mayor precisión a los criterios de origen, criterios complementarios y disposiciones sobre la circulación de los bienes, para fortalecer los mecanismos de verificación y sanción sobre esta materia.

En este sentido, el 30 de julio de 1997 se aprueba la Decisión 416 del Acuerdo de Cartagena sobre normas especiales para la calificación y certificación del origen de la comisión de la CAN, organismo facultado según el artículo 100 del Acuerdo de Cartagena (Dec. 563, 2003) para emitir las Decisiones con base en las reglas generales de origen.

Al respecto, la Decisión 416 del Acuerdo de Cartagena (1997) comprende los criterios generales, al igual que los principios complementarios, para calificar el origen de los bienes objeto de comercio subregional, como la "Acumulación", que según lo estipulado en el artículo 7 de esa Decisión los materiales importados originarios de países de la subregión incorporados en

los procesos productivos de bienes finales realizados en el territorio de estos países se considerará como nacional de ese país.

Asimismo, la Decisión 416 (1997) constituye un referente jurídico importante en la dinamización del intercambio comercial y el fortalecimiento de las alianzas estratégicas empresariales entre países andinos, vigentes hasta el presente.

Por otra parte, la Decisión 417 del Acuerdo de Cartagena, aprobada el 30 de julio de 1997, es la normativa que implanta los criterios y procedimientos para la fijación de Requisitos Específicos de Origen (REO) reglamentado bajo responsabilidad de la Secretaría General de la CAN, según lo dispuesto en el artículo 101 del Acuerdo de Cartagena.

Este tipo de instrumento normativo es manejado a través de la Secretaría General, órgano ejecutivo de la CAN, el cual según el artículo 29 del Acuerdo de Cartagena (Dec. 563, 2003), fundamentado en que los REO tienen impacto directo sobre sectores que dependen del desarrollo científico y tecnológico para materializar su desarrollo industrial y generar su inserción comercial de manera progresiva.

En este sentido, estas normativas se aplican a sectores que presentan sensibilidad en no poder cumplir origen bajo los criterios generales establecidos en la Decisión 416 del Acuerdo de Cartagena (1997), que manejan procesos productivos complejos; por consiguiente, los REO son dirigidos a la confección de métodos competitivos para la elaboración de un determinado producto o actividad de un sector. Esta situación está directamente relacionada con los Programas de Integración Industrial Andino, donde se hace determinante la necesidad de aprobar proyectos para la generación de manufacturas en la subregión andina, conjuntamente con REO para dirigir a sectores empresariales que elaboren minuciosamente procesos de producción con incorporación de bienes de capital y recurso humano que van de la mano con el estímulo al intercambio comercial subregional.

Los procedimientos para establecer los REO, expuestos por Guzmán (2012) como “origen de nueva generación”, aplican especialmente a sectores productivos donde se requieren insumos regionales o de terceros países para su elaboración, fijación de porcentajes mínimos de contenido subregional, procesos productivos exclusivos para calificarlos como originarios, para adecuar la transformación de diversas mercaderías al avance económico y productivo de los países de la subregión andina en un mundo globalizado.

Aunque este tipo de normas es aplicada taxativamente en varios sectores sensibles o susceptibles a protección, como el textil-confección (Resolución 506, 2001) u oleaginosas (Resolución 695, 2003; Resolución 731, 2003), el mejor ejemplo de la relación existente entre los Programas de Integración Industrial Andino y los REO lo constituye la conformación del Convenio de Complementación en el Sector Automotor, aprobado el 16 de septiembre de 1999. Este Convenio tiene como complemento la Resolución 323 del REO Automotor (1999), aplicable al ámbito de los vehículos y autopartes para uso automotor que se complementa con una serie de reglas aduaneras, comerciales e industriales que operan conjuntamente con los compromisos establecidos en el Acuerdo de Cartagena para profundizar la integración económica desde la fase de una unión aduanera.

Para el ensamblaje de vehículos armados se exige como REO la aplicación de una fórmula de incorporación de partes y piezas automotrices nacionales y subregionales que permitan incrementar año tras año su incidencia en el total de componentes que intervienen en el proceso productivo de bienes finales, estableciéndose metas anuales de incorporación de componentes subregionales, tomando en consideración que el Convenio Automotor Andino, así como la Resolución 323 del REO Automotor (1999), instauren un periodo de duración de diez años prorrogables según la voluntad de las partes.

Asimismo, el desarrollo de estas reglas no sólo apunta en orientarse al contexto jurídico regional, sino convergen con otros esquemas de integración regional, como el escenario del ACE núm. 59 (2004), que propicia el intercambio de bienes entre países de la CAN y Mercosur, cumpliendo con los principios de comercio justo establecidos mediante el Acuerdo de Marrakech (1994), como “Trato de la Nación más Favorecida” o “Trato Especial y Diferenciado” o Acuerdos de alcance multilateral (Acuerdo de Origen) que forman parte de las normativas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) (Acuerdo de Marrakech, 1994).

Es importante resaltar los avances que ha tenido la CAN para encaminar sus textos normativos junto al perfeccionamiento de la institucionalidad orientadas al avance de la integración desde sus inicios en 1969; no obstante, algunas de sus normativas han vulnerado su espíritu integracionista andino, como es el caso de la Decisión 598, aprobada el 11 de julio de 2004, sobre relaciones comerciales con terceros países, la cual establece, mediante artículo 1, la posibilidad de que un país miembro pueda negociar de manera individual o grupal un acuerdo comercial con terceros países, hecho

materializado en la práctica con las intenciones de los gobiernos de Colombia y Perú de negociar Tratados de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos de América, situación que generó alta discrepancia por parte del gobierno venezolano para hacer formal su denuncia al Acuerdo de Cartagena y realizar su salida definitiva el 22 de abril de 2006.

En este sentido, Venezuela procedió a cumplir las disposiciones del artículo 135 del Acuerdo de Cartagena (Dec. 563, 2003), de mantener durante un periodo de cinco años continuos las preferencias recibidas y otorgadas a restantes países andinos desde la fecha de su denuncia al Acuerdo de Cartagena. Sin menoscabo del cese de los derechos y obligaciones derivados de la CAN, el comercio preferencial se mantuvo vigente por el periodo indicado, aplicando las normas generales de origen (Dec. 416 del Acuerdo de Cartagena, 1997) y los REO al intercambio de bienes con estos países.

De igual modo, se mantuvo el uso de la Resolución 323 (1999), confeccionado para el desarrollo del Convenio Automotor Andino hasta el 31 de diciembre de 2009, cumpliendo el periodo de vigencia de diez años fijados según artículo 10 del referido Convenio que comenzó a regir a partir del 1 de enero del 2000.

Cabe destacar que la salida de Venezuela de la CAN constituye un derecho soberano al generar la denuncia de un acuerdo comercial; sin embargo, las discrepancias sobre la firma de tratados de libre comercio de Colombia y Perú con los Estados Unidos de América pudieron haber sido abordadas a través de diversos mecanismos que ofrece este grupo de integración regional, tomando como referencia el uso de las normas de origen, donde se pudieron haber solicitado reformas a la Decisión 416 (1997), o establecer excepciones mediante REO, donde se exceptuara el ingreso de bienes producidos en territorio de países andinos que incorporen insumos, partes y piezas estadounidenses al territorio de los demás países miembros.

Adicionalmente, la ALADI se ha convertido en una instancia alternativa para reagrupar a socios y exsocios de la CAN; prueba de ella es la firma del AAP. C núm. 28 (2011) entre Colombia y Venezuela, suscrito el 28 de noviembre de 2011, constituye parte de los mecanismos de administración del comercio en ALADI, la cual reconoce los antecedentes históricos registrados en el intercambio económico de ambos países, lo que supone un nuevo capítulo para el desarrollo económico de ambas naciones.

La evolución jurídica de las normas de origen en Mercosur

El 26 de marzo de 1991, los gobiernos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay suscribieron el Tratado para la Constitución del Mercado Común del Sur (Mercosur), también conocido como Tratado de Asunción (1991), que tiene como objetivo fundamental constituir un mercado común de acuerdo con los alcances de su artículo 1, forjar los mecanismos que garanticen la libre circulación de los factores de producción, eliminar barreras arancelarias y para-arancelarias y coordinar políticas que permitan armonizar el desarrollo productivo en concordancia con el intercambio comercial recíproco entre las partes involucradas.

En cuanto al alcance sobre el origen, es importante destacar que en el artículo 3 del Tratado de Asunción (1991) se propone la adopción de un Régimen General de Origen como instrumento de acceso a mercado que permita la materialización de un mercado común regional. De igual manera, el anexo II (1991) de este Régimen, en sus artículos 1 y 2, establece los criterios básicos de origen cuyas disposiciones son similares a las existentes en la normativa de origen de la Decisión 416 del Acuerdo de Cartagena de la CAN como en ALADI, administrada bajo la Resolución 252 (1999), el cual es consistente con el principio de convergencia que instituye el artículo 24 del TM80.

Asimismo, el artículo 3 permite establecer REO cuya aplicación prevalece sobre las normas generales destinadas para aquellos productos cuya característica o modo de producción amerite el diseño de ese tipo de requerimientos (Tratado de Asunción, 1991).

Por otra parte, el artículo 19 (Tratado de Asunción, 1991) establece excepciones a los AAP. C de Complementación Económica suscritos entre países Mercosur de manera bilateral; es decir, no aplican en el contexto de los ACE núm. 2 (1982), ACE núm. 14 (1990), ACE núm. 57 (2003) o ACE núm. 59 (2004) a las disposiciones regulatorias del Mercosur, tomando en cuenta que el 29 de noviembre de 1991 se hizo el depósito del ACE núm. 18 (1991) en ALADI para el establecimiento de un mercado común de conformidad al Tratado de Asunción.

Al respecto, se debe tomar en cuenta que algunos estados del Mercosur han suscrito acuerdos bilaterales bajo el contexto ALADI antes y después del establecimiento del ACE núm. 18 en 1991, manteniéndose vigentes hasta el presente. Como ejemplo se encuentra el Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre

la República de Argentina y la República Federativa del Brasil, ACE núm. 14, suscrito el 20 de diciembre de 1990, que ya tiene varios protocolos adicionales modificatorios (actualmente trigésimo octavo Protocolo adicional), tomando en cuenta que la Política Automotriz de Mercosur (PAM) ACE núm. 18 (2001c) (trigésimo sexto Protocolo adicional) no se encuentra en vigencia, si bien sirvió de base para negociar el REO en el marco del ACE núm. 59 (2004) bajo anexo IV del Régimen de Origen, apéndice II.

De igual forma, el ACE núm. 18 (2001a) sirve de espíritu jurídico para el perfeccionamiento y convergencia de las políticas automotrices bilaterales que vienen desarrollándose en el marco del ACE núm. 2 (1982), ACE núm. 14 (1990) y ACE núm. 57 (2003), donde mantiene parte de las estructuras, ámbito de aplicación, REO, arancel externo común, tratamiento preferencial, calificación de origen para autopartes, cuotas de importación, fórmula de coeficiente de desvío de importaciones, *Flex*, arancel aplicado al material de ensamblaje importado de vehículos, entre otros.

Ejemplo de esto, con referencia al Régimen General de Origen, éste se encuentra protocolizado bajo el ACE núm. 18 (2006) (cuadragésimo cuarto Protocolo adicional), que alcanzan aquellos productos automotrices que cumplen con el salto de partida arancelaria, como el caso de las autopartes, que según lo dispuesto en el artículo 17 del ACE núm. 14 (1990), Argentina-Brasil están sujetos a las reglas generales del Mercosur del ACE núm. 18 (2001c).

Adicionalmente, estos mecanismos bilaterales, como el Acuerdo Automotriz del ACE núm. 14 (1990), en su artículo 33, manifiesta la disponibilidad de adaptarse a los preceptos comunes de la política automotriz del ACE núm. 18 (2001a); además de la voluntad para incorporarse a las negociaciones de una nueva política en el marco de este esquema de integración regional una vez que existan condiciones para avanzar hacia un convenio automotor entre todos los países socios del Mercosur.

Igualmente, la adopción de normativas en el seno del Mercosur tienden a ser más lentas y complejas que en el escenario de la CAN, entendiéndose en primer lugar que bajo el ACE núm. 18 (2001a), sectores como el automotriz no se encuentran negociados dentro del programa de liberación del ACE, tomando en cuenta que éste se encuentra confeccionado dentro de la estructura de la PAM, en la cual su trigésimo primero y trigésimo sexto Protocolo adicional, concebidos con el propósito de coordinar políticas sectoriales resguardados en el artículo 1 del Tratado de Asunción, no están vigentes ni fueron internalizados por los estados parte del Mercosur de acuerdo con la ALADI.

Al respecto, el procedimiento para la internalización de normativas en Mercosur no se maneja con rango supranacional como ocurre en el escenario de la CAN que emite directamente las normativas de carácter vinculante para los países socios y ser parte de las atribuciones de la Secretaría General (artículo 30 del Acuerdo de Cartagena), órgano ejecutivo de la CAN.

En cuanto a las disposiciones de internalización del Mercosur, el artículo 38 del Protocolo de Ouro Preto (1994) expone el compromiso de los Estados miembros de adoptar las normativas emanadas por los órganos del Mercosur (Decisiones del Consejo de Mercado Común, Resoluciones del Grupo del Mercado Común, Directivas de la Comisión de Comercio del Mercosur, Laudos Arbitrales), medidas necesarias que acogen en su legislación interna para cumplir con las disposiciones para el desarrollo de mercado común establecidos desde el espíritu del Tratado de Asunción (1991).

De modo paralelo, el artículo 42 del Protocolo de Ouro Preto (1994) establece el carácter obligatorio para la adopción de normas emanadas de las instituciones del Mercosur con incorporación de las mismas mediante los procedimientos que constituya la legislación nacional desde su marco constitucional. Esto libera de responsabilidad al Mercosur de delegar directamente en alguna instancia o confeccionar procedimientos para avalar normativas comunitarias al ordenamiento interno.

En este sentido, se debe seguir el articulado de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (2000) que versa sobre las relaciones internacionales. Al respecto, los artículos 152 al 155 establecen los fines de la política exterior venezolana en consonancia con los principios fundamentales de la carta magna. El artículo 154 señala que la Asamblea Nacional es la instancia responsable de aprobar los acuerdos internacionales negociados por el Estado venezolano.

El Mercosur presenta escasa institucionalidad, toda vez que la estructura organizacional concebida dentro del Protocolo de Ouro Preto (1994), según su artículo 2, muestra que sus órganos rectores son de naturaleza intergubernamental manejada directamente por funcionarios de los países miembros debidamente acreditados por los ministros de Relaciones Exteriores y facultados por esta normativa como responsables de personificar las altas instancias del Mercosur como el Consejo de Mercado Común, Grupo de Mercado Común y la Comisión de Comercio del Mercosur.

Aunado a esto, la presidencia del Consejo de Mercado Común, creado según artículo 12 como instancia responsable de llevar las políticas de integración, ejerce

una presidencia temporal por espacio de seis meses según orden alfabético de cada país, constituye un hecho limitante en el desarrollo de respuestas oportunas y continuas por parte de las autoridades competentes debido a los lapsos breves para administrar los procesos normativos que derivan de esta dinámica de integración.

Para el caso de Venezuela, como parte de su tránsito al Mercosur, el Protocolo de Adhesión (2006), como parte de su artículo 5, establece lo siguiente:

Durante el período de transición del programa de liberación comercial y hasta tanto la República Bolivariana de Venezuela adopte el Régimen de Origen del MERCOSUR, se aplicará el Régimen de Origen previsto en el Acuerdo de Complementación Económica N° 59.

Tomando en consideración que el artículo 6 del Protocolo de Adhesión de Venezuela al Mercosur (2006) establece que a partir del 1 de enero de 2014 quedan sin efecto para Venezuela las disposiciones normativas del ACE núm. 59 (2004), el país adopta automáticamente las disciplinas del ACE núm. 18 (2001c), incluyendo el régimen de origen; sin embargo, para el caso particular del sector automotriz, constituye una excepción a la regla entendiendo que el vínculo entre Venezuela con los demás estados parte del Mercosur se mantiene vigente en el contexto del ACE núm. 59 (2004), teniendo en cuenta que la liberación arancelaria para los bienes automotrices quedará liberada en 100% a partir del 1 de enero de 2018, según el anexo IV, apéndice 2, del citado Acuerdo.

No obstante, esta transitoriedad puede extenderse en el tiempo al no haber una PAM conjunta para los estados parte de Mercosur vigente en el marco del ACE núm. 18 (2001b); sin embargo, es importante recordar que los REO aplicados a países Mercosur para bienes automotores, incluidos en la normativa del ACE núm. 59 (2004), fueron adoptados en el periodo que los protocolos adicionales 31° y 36° se encontraban vigentes, por lo que estos instrumentos constituyen una base para el desarrollo de las disciplinas de países Mercosur en el ámbito automotriz.

Reiterando los alcances de los artículos 5 y 6 del Protocolo de Adhesión de Venezuela al Mercosur (2006), queda entendido que apartando al sector automotriz casi todo el universo arancelario restante se regirá por las normas del origen establecidas en el ACE núm. 18 (2001c) a partir del 1 de enero de 2014.

Por otra parte, toda esta situación deja entrever que hasta el presente no existe un perfeccionamiento de la zona de libre comercio en Mercosur al no estar

negociado el sector automotriz dentro del ACE núm. 18 (2001c), intentándose agrupar bajo la figura de una política automotriz para todos los países socios del acuerdo.

Empero, persisten los ACE bilaterales firmados fuera del alcance del ACE núm. 18 (2001a), por considerarlos más flexibles y expeditos para resolver los diferentes niveles de asimetrías económicas existentes entre estos países. La vigencia de este tipo de acuerdos bilaterales se reafirma en la dependencia de los países Mercosur en los mecanismos de promoción comercial establecidos en la ALADI. Los ACE del sector automotor se han mantenido como una vía de escape a las negociaciones en el marco del ACE núm. 18 (2001c) que comprende la totalidad del universo arancelario.

Asimismo, el registro y aplicación de las normas de origen en el escenario de la CAN y Mercosur presentan muchas similitudes en cuanto al desarrollo de los criterios generales, cónsonos con el principio de convergencia del artículo 24 del TM80 de la ALADI; sin embargo, el desarrollo de los REO Mercosur presenta normas más rígidas sobre las exigencias, poniendo como ejemplo el caso del ACE núm. 59 (2004), anexo IV, apéndice 2, para bienes automotores, donde el cumplimiento de la fórmula del Índice de Contenido Regional (ICR) para el ensamblaje de vehículos es de 60% para Argentina y Brasil, mientras que Uruguay y Paraguay es de 50%. Esta situación genera incógnitas para Venezuela sobre cuál debe ser el porcentaje que debe estar preparado para cumplir en el intercambio comercial intra Mercosur para los próximos años.

Esto implica que las normas de origen Mercosur estén creadas bajo la premisa de promover la mayor incorporación de materiales nacionales y de la región, así como costos directos de mano de obra, incorporación de bienes de capital que certifiquen que los trabajos resultantes en los procesos de ensamblaje de vehículos o producción de autopartes tengan un contenido local que sobrepase considerablemente los costos de importación de materia prima importada.

Si bien, en Mercosur se han aprobado algunos instrumentos normativos para lograr una mayor evolución de la integración en este esquema, como la aprobación del Código Aduanero Mercosur (Consejo de Mercado Común [CMC]/Dec. núm. 27/10, 2010) en agosto del 2010, legislación aduanera que busca la armonización de las políticas económicas en los Estados parte que contemplan en su marco jurídico a través del artículo 170 disposiciones para reglamentar el origen preferencial y no preferencial, es importante mayor voluntad de los Estados para profundizar las reformas y

unificar criterios para armonizar las normas de origen a lo interno del Mercosur como parte de los avances hacia el desarrollo de un mercado común.

RESULTADOS

Para poder apreciar mejor la aplicación de las normas de origen en los escenarios de la CAN y del Mercosur, se presenta una tabla comparativa sobre las principales características de las normas de origen aplicadas en cada uno de estos esquemas (tabla 1).

Seguidamente, se presenta otra tabla comparativa sobre los REO asignados para impulsar la producción y el intercambio comercial de vehículos armados tanto en el caso de la CAN como del Mercosur (tabla 2).

DISCUSIÓN

De acuerdo con la tabla 1, se aprecia información comparativa sobre las características de las normas de origen aplicadas entre países de la CAN como del Mercosur para regular las preferencias derivadas del intercambio comercial intrarregional.

Al respecto, se puede apreciar que existen similitudes en cuanto a los criterios generales de origen, como por ejemplo los "íntegramente producidos" o "transformación sustancial con cambio de partida arancelaria"; además, la administración de las normas de origen recae en los órganos competentes de cada país en avalar el origen de los bienes de exportación como verificar el origen de las mercancías provenientes de Estados miembros para constatar si efectivamente cumplen con los requerimientos mínimos para ser otorgadas las preferencias arancelarias.

A pesar de ello, existen marcadas diferencias en cuanto a las exigencias de las normas de origen entre ambos esquemas, en primera instancia el uso de criterios generales, como el "Contenido Regional", las cuales se aplican para casos de bienes que pasan por operaciones de ensamblaje o que no cumplen con el salto de partida arancelaria. Para el caso de la CAN se exige un mínimo de valor local del 50% sobre el valor total de la mercancía a exportar, mientras que en Mercosur la incidencia de componentes nacionales no deben ser inferior al 60%, es decir, que la incidencia de componente importado no debe exceder del 40% del bien final.

En cuanto al uso de los REO en ambos esquemas, los mismos se utilizan en mayor cantidad de produc-

tos o sectores productivos en el ámbito de Mercosur que en el escenario de la CAN. Igualmente, existen diferencias en cuanto a la autorización de estos REO, en la CAN es la Secretaría General la instancia encargada de su aprobación, mientras que en Mercosur quienes determinan la aprobación de estos instrumentos es el Consejo de Mercado Común, Grupo de Mercado Común y la Comisión de Comercio del Mercosur.

Tabla 1.
Comparación de las normas de origen.

Comunidad Andina de Naciones (CAN)	Mercosur
Normas flexibles basadas en producción integral, salto de partida, algunos casos con fórmula de contenido regional, materias primas importadas sobre el valor libre a bordo del bien final de 50-50.	Normas más rígidas basadas en producción integral, salto de partida, algunos casos con fórmula de contenido regional de costos nacionales del bien final en relación con los insumos importados utilizados de 60-40.
Los REO son autorizados por la Secretaría General de la CAN.	Se establece un mayor número de REO definidos por los órganos comunitarios del Mercosur.
Administración sencilla de normas de origen en manos de los Estados.	Administración de normas de origen recae en manos de los Estados.

Fuente: Elaboración propia (2014) con datos de la Decisión 416 (1997) CAN/Protocolo adicional 44° del ACE núm. 18 (2006).

Tabla 2.
Requisito Específico de Origen (REO), sector automotor.

Comunidad Andina de Naciones (CAN)	Mercosur
REO establecido en Resolución 323 como complemento del Convenio Automotor Andino.	REO establecido para la política automotriz del Mercosur en el ACE Núm. 18.
Fórmula:	Fórmula:
$IS = \frac{MO}{MO + MNO} \times 100$	$ICR = 1 - \frac{MNO}{PD} \times 100$
IS: Integración Subregional MO: Materiales Originarios MNO: Materiales No Originarios	ICR: Índice de Contenido Regional PD: Precio "ex fabrica" en mercado interno MNO: Materiales No Originarios
-Comercio sin restricciones -Permite la incorporación de bienes originarios de países suscriptores del Convenio Automotor Andino. -No está vigente	-Comercio administrado -Permite la incorporación de bienes originarios de países firmantes de la Política Automotriz (PAM). -No está vigente

Fuente: Elaboración propia (2014) con datos de Resolución 323 CAN (1999)/Protocolo núm. 31, 36 del ACE núm. 18 (2001b; 2001c).

Sobre las características de los REO, la tabla 2 ofrece una comparación de las fórmulas para calificar los vehículos armados como originarios, teniéndose que en el caso de la CAN, la Resolución 323 del REO Automotor (1999) se aplica la *Integración Subregional*, el cual consiste en medir la incidencia de componentes nacionales en el total de insumos que intervienen en el proceso de ensamblaje de vehículos, mientras que la política automotriz del ACE núm. 18 (2001b) establece una fórmula de “Índice de Componentes Regionales”, donde se determina la incidencia de los costos nacionales de producción discriminando la cantidad de componentes importados del total precio “ex fábrica” del producto, es decir, los materiales originarios de terceros países no deben ser superiores a los costos nacionales requeridos para el ensamblaje de vehículos.

Es importante destacar que este sector de alta sensibilidad para las regiones citadas, en la actualidad no tiene política automotriz comunitaria, en este sentido, sus REO no están vigentes. Para el escenario del Mercosur, permanecen en vigor algunos ACE para el sector automotriz de carácter bilateral, como el ACE núm. 2 (1982) entre Brasil y Uruguay, o el ACE núm. 14 (1990) entre Argentina y Brasil.

Para el caso de la CAN, el Convenio Automotor Andino, conformado por Colombia, Ecuador y Venezuela, tuvo vigencia diez años, según lo estipulaba su artículo 10 entre los años 2000 a 2009, pero no fue renovado y quedó en desaplicación, en parte, a partir de la salida de Venezuela de la CAN en 2006. No obstante, los gobiernos de Colombia y Venezuela, actualmente, aplican un REO automotor con características similares a las existentes en el antiguo Convenio Automotor Andino, bajo el AAP núm. 28 (2011), instrumento comercial bilateral firmado dentro del contexto de ALADI.

CONCLUSIONES

La evolución jurídica de las normas de origen en la región suramericana ha sido lenta y compleja por existir varios esquemas de integración con características, realidades propias, dinámicas de producción y exigencias que son divergentes unas de otras. Sin embargo, el hecho de que países de la CAN y el Mercosur tengan membresía dentro del contexto de la ALADI constituye un escenario propicio para plantear estrategias en la conformación de acuerdos comerciales bilaterales o multilaterales, donde puedan aplicarse en cada escenario mecanismos que permitan su complementarie-

dad para el desarrollo de sus economías de manera secuencial, tomando en cuenta los distintos niveles de desarrollo de cada parte.

El camino que ambos esquemas integracionistas han tomado para generar avances en sus procesos de integración económica parte desde la aplicación en cada caso de instrumentos comunes de acceso a mercados como las normas de origen; si bien convergen desde la aplicación de criterios generales de origen con similares características entre la CAN y Mercosur para determinados tipos de bienes, se encuentra que en la medida que se busca impulsar sectores sensibles de la economía o dependientes de las innovaciones científicas y tecnológicas se comienzan a evidenciar diferencias una vez que se comienzan a implementar los llamados *Requisitos Específicos de Origen* (REO), donde se puede comprobar flexibilidades y dificultades que varían considerablemente en su aplicación en la CAN y el Mercosur.

El caso del sector automotriz constituye un perfecto ejemplo donde en el caso de la CAN el origen de los vehículos se evalúan mediante el empleo de una fórmula de integración subregional, donde se determina la incidencia de los materiales locales y regionales beneficiados mediante el principio de “acumulación” dentro del total de materias primas necesarias para producir determinados tipos de vehículos, como vehículos particulares, comerciales o de carga.

Para el escenario del Mercosur se torna más riguroso el cumplimiento del origen que en el caso andino, toda vez que la aplicación de la fórmula de Índice de Contenido Regional (ICR) establece que para cumplir el origen el REO aplicado debe indicar una relación en que el componente importado bajo el Incoterm Costo, Seguro y Flete (CIF) no debe superar un determinado porcentaje del valor total Libre a Bordo (FOB, por sus siglas en inglés) del bien final.

Si bien, el porcentaje para calificar origen varía de acuerdo con el nivel de desarrollo de cada país, debe tomarse en cuenta el reto para Venezuela de cumplir con este tipo de requerimientos, los cuales eran más flexibles durante su permanencia dentro de la CAN, pero en Mercosur implica hacer mayores adaptaciones en mayor incorporación de componentes locales y ampliar los procesos productivos en el caso de las empresas ensambladoras para poder adaptarse a los niveles de competitividad que se desprenden del escenario Mercosur. Esto se interpreta que Venezuela debe revisar las constantes transformaciones que resultan del avance de

la ciencia y la tecnología mundial, los cuales influyen en los procesos de fabricación conforme éstas sufren cambios en el tiempo.

Asimismo, el desarrollo de las normativas para poner en marcha las políticas de desarrollo comercial entre países pertenecientes a la CAN y al Mercosur debe entenderse bajo dos formas bien distintas de cómo desarrollar el marco normativo y poner en práctica las distintas exigencias para la fabricación y comercialización de bienes entre países socios, tomando en cuenta el carácter supranacional de la CAN y las dinámicas intergubernamentales que emanan desde los estados miembros del Mercosur.

En este orden de ideas, Venezuela resulta un escenario importante para la convergencia de dos esquemas de integración regional en los cuales la implementación de las normas de origen varía conforme se trate de productos cuya procedencia sea de alguno de estos esquemas de integración, y plantean exigencias a los distintos productores y mercados regionales (insumos, mano de obra, costo de producción, entre otros). Desde el punto de vista económico y de diseño de estrategias políticas, Venezuela puede ser escenario para calibrar el efecto de estas normas de origen y así afinarlas con miras a propiciar un mejor dinamismo en el mercado regional, bien se trate del mercado automotriz u otros sectores.

Si bien, Venezuela ya no forma parte de la CAN, es importante conocer que la ALADI, además de ser enlace para el desarrollo de las dinámicas comerciales con Mercosur a través de los ACE núm. 18 (2001a) y ACE núm. 59 (2011), para la relación con países andinos suscribió el 11 de noviembre de 2011 un AAP. C entre los gobiernos de Colombia y Venezuela, donde se estaría dando continuidad al comercio preferencial entre ambos países, situación que puede ser extensible mediante acuerdos comerciales bilaterales con restantes países andinos como Bolivia, Ecuador y Perú.

Como reflexión final, debe entenderse que los acuerdos comerciales con manejo de preferencias arancelarias una vez firmados pueden tener una vigencia determinada o indefinida; no obstante, las normas de origen cambian conforme evoluciona la ciencia y la tecnología en el mundo, por lo tanto, se hace necesaria su constante revisión y realización de reformas en los textos normativos que la comprenden para adaptarlas a las nuevas formas de producción, a la relación de los países socios más las necesidades de industrialización de los países en vías de desarrollo.

REFERENCIAS

- Acta de la Paz*, IV Reunión del Consejo Presidencial Andino, La Paz, Bolivia. Noviembre 30 de 1990.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 2 de 1982*, Comité de representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Montevideo, Uruguay. Diciembre 20 de 1982.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 14 de 1990*, Comité de representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Montevideo, Uruguay. Diciembre 20 de 1990.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 18 de 1991*, Comité de representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Montevideo, Uruguay. Noviembre 29 de 1991.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 18 de 2001a*, trigésimo primer Protocolo adicional, Acuerdo sobre la Política Automotriz del Mercosur, Montevideo, Uruguay. Octubre 11 de 2001.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 18 de 2001b– Mercosur (protocolo núm. 31°) de 2001*, Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Febrero 1 de 2001.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 18 de 2001c– Mercosur (protocolo núm. 36°) de 2001*, Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Octubre 10 de 2001.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 18 de 2006– Mercosur (protocolo núm. 44°) de 2006*, Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Febrero 26 de 2006.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 57 de 2003*, Comité de representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Montevideo, Uruguay. Marzo 31 de 2003.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 59 de 2004*, Comité de representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Montevideo, Uruguay. Octubre 18 de 2004.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 59 de 2004, suscrito entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, Estados Parte del Mercosur y Venezuela (apéndices 2, 3 y 4) de 2004*, Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Diciembre 20 de 2004.
- Acuerdo de Complementación Económica núm. 59 de 2011, suscrito entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, Estados Parte del Mercosur y Venezuela (modificación del estatus de Venezuela en el Acuerdo) de 2011*, Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Diciembre 22 de 2011.
- Acuerdo de Alcance Parcial núm. 28, suscrito entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela de 2011*, Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Noviembre 28 de 2011.

- Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC) de 1994*, Marrakech, Marruecos. Abril 15 de 1994.
- Briceño, J. (2007). *La integración regional en América Latina y el Caribe*. Mérida, Venezuela: Universidad de Los Andes.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela* (2000). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 5.453. República Bolivariana de Venezuela.
- Convenio de Complementación en el Sector Automotor de 1999*, Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Lima, Perú. Septiembre 16 de 1999.
- Decisión 120 del Programa de Desarrollo Sectorial de la Industria Automotriz, Comisión del Acuerdo de Cartagena*, Lima, Perú. Septiembre 17 de 1977.
- Decisión 416 del Acuerdo de Cartagena: Normas especiales para la calificación y certificación del origen de las mercancías de 1997*. Normativa Andina, Decisiones. Comunidad Andina de Naciones (CAN). Vigente desde julio 30 de 1997. Recuperado de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/dec416.doc>
- Decisión 417 del Acuerdo de Cartagena. Criterios y procedimientos para la fijación de requisitos específicos de origen de 1997*. Normativa Andina, Decisiones. Comunidad Andina de Naciones (CAN). Vigente desde julio 30 de 1997. Recuperado de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/dec417.doc>
- Decisión 231. Normas especiales para la calificación de origen de las mercancías de 1987*, Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Diciembre 11 de 1987.
- Decisión 293. Normas especiales para la calificación del origen de las mercancías de 1991*, Lima, Perú. Marzo 21 de 1991.
- Decisión 563. Codificación del Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena) de 2003*, Departamento de Antioquia, Colombia. Junio 25 de 2003.
- Decisión 598. Relaciones comerciales con terceros países de 2004*, Comisión de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Quito, Ecuador. Julio 11 de 2004.
- Decisión núm. 27/10 del Consejo de Mercado Común, relativo al Código Aduanero Mercosur de 2010*, Mercado Común del Sur (Mercosur). Agosto 2 de 2010.
- Guzmán, G. (2012). *Las reglas de origen del comercio internacional*. Colombia: Legis Editores.
- Maldonado, H. (1999). *Treinta años de la integración andina: balance y perspectivas*. Lima: Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).
- Ojeda, F. (1989). *Léxico de origen de las mercancías y términos afines al comercio internacional*. Valencia, Venezuela: Vadell Hermanos Editores.
- Protocolo de Adhesión de Venezuela al Mercosur, Tratado de Asunción de 2006*, Mercado Común del Sur (Mercosur), Caracas, Venezuela. Julio 4 de 2006.
- Protocolo de Sucre de 1997*, Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Quito, Ecuador. Junio 25 de 1997.
- Protocolo de Quito modificadorio del Acuerdo de Cartagena de 1987*, Junta del Acuerdo de Cartagena, Quito, Ecuador. Mayo 12 de 1987.
- Protocolo modificadorio del Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena) de 1996*, Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Trujillo, Perú. Marzo 10 de 1996.
- Protocolo adicional al tratado de Asunción sobre la estructura institucional del Mercosur. Protocolo de Ouro Preto de 1994*. Mercado Común del Sur (Mercosur). Vigente desde diciembre 17 de 1994. Recuperado de www.mercosur.int/msweb/portal/%20intermediario/es/
- Resolución 252 de 1999. Texto Consolidado y Ordenado del Régimen General de Origen de la ALADI de 1999*, Comité de representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Montevideo, Uruguay. Agosto 4 de 1999.
- Resolución 323 de 1999. Sustitución de las Resoluciones 336 y 442 de la Junta del Acuerdo de Cartagena sobre Requisitos Específicos de Origen (REO) para productos del sector automotor de 1999*, Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Lima, Perú. Noviembre 26 de 1999.
- Resolución 506 de 2001. Reconocimiento y aceptación de certificados de productos que se comercialicen en la Comunidad Andina de Naciones (CAN) de 2001*, Comisión de la Comunidad Andina, Valencia, Venezuela. Junio 22 de 2001.
- Resolución 695 de 2003. Requisitos Específicos de Origen (REO) para productos de la cadena de oleaginosas de 2003*, Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Lima, Perú. Febrero 10 de 2003.
- Resolución 731 de 2003. Recursos de reconsideración presentados por la República de Bolivia, República de Colombia, República del Perú, República de Venezuela y por la empresa Gravelta Bolivia S.A., en contra de la Resolución 695 de la Secretaría General que establece Requisitos Específicos de Origen (REO) para productos de la cadena de oleaginosas de 2003*, Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Lima, Perú. Junio 6 de 2003.
- Salgado, G. (1979). El mercado regional latinoamericano: el proyecto y la realidad. *Revista de la CEPAL*, 89(7), 207.
- Tratado de Asunción de 1991, anexo II, Régimen General de Origen*, Mercado Común del Sur (Mercosur), Asunción, Paraguay. Marzo 26 de 1991.

Tratado para la constitución de un mercado común entre la República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República de Paraguay y la República Oriental del Uruguay de 1991, Mercado Común del Sur (Mercosur). Vigente desde marzo 26 de 1991. Recuperado de www.mercosur.int/msweb/portal%20intermediario/es/

Tratado de Montevideo de 1960 (TM60), Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), Montevideo, Uruguay. Febrero 18 de 1960.

Tratado de Montevideo de 1980 (TM80), Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), Montevideo, Uruguay. Agosto 12 de 1980.