



SISTEMA ECONÓMICO
LATINOAMERICANO
Y DEL CARIBE



OEA | Más derechos
para más gente

Informe de relatoría

Taller “Gestión integrada en la seguridad de fronteras: facilitación del comercio a través de la seguridad en la cadena de suministros”

Recuperación Económica

*Secretaría Permanente
Caracas, República Bolivariana de Venezuela
17, 19 y 21 de octubre de 2022
SP/GISF:FCSCS/IR-22*

Copyright © SELA, octubre de 2022. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.

C O N T E N I D O

I.	RELATORÍA	1
II.	DESARROLLO DEL TALLER	2
III.	CONSIDERACIONES Y CONCLUSIONES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO	8

I. RELATORÍA

1. Los días 17, 19 y 21 de octubre de 2022, se llevó a cabo, bajo la modalidad virtual el Taller “Gestión integrada en la seguridad de fronteras: facilitación del comercio a través de la seguridad en la cadena de suministros”, evento organizado por la Secretaría Permanente del SELA, en sinergia con el Comité Interamericano contra el Terrorismo, de la Organización de los Estados Americanos (CICTE/OEA). Esta acción de capacitación se correspondió con el Proyecto A. Red de Puertos Digitales y Colaborativos, del Programa 2, del Eje Temático de Recuperación Económica, contenido en el Programa de Trabajo 2022-2026 del SELA.
2. Los siguientes fueron los objetivos del taller: i) difundir y promover las tendencias, actualizaciones y propuestas de modificaciones que surgen en los distintos programas del operador económico autorizado en los principales socios comerciales, y también conocer las propuestas que surgen en el marco de la Organización Mundial de las Aduanas (OMA); ii) resaltar la importancia del establecimiento de estrategias de protección marítimas, a través del desarrollo de un marco de políticas de alto nivel con la visión de proteger el dominio marítimo del Estado, el cual puede adaptarse fácilmente a las amenazas emergentes y en evolución; iii) difundir las oportunidades para la formación de capacidades de los funcionarios encargados del control de fronteras por parte de los organismos internacionales y otras agencias que promueven la seguridad en la cadena de suministros y; iv) promover la discusión entre los participantes para que puedan expresar perspectivas y proponer acciones desde el campo de acción de acuerdo con sus competencias, que puedan resultar en una hoja de ruta de fortalecimiento de capacidades a través del apoyo de las organizaciones a cargo del Taller.
3. Participaron en el Taller un promedio de 80 personas por jornada, representando a los siguientes Estados miembros del SELA: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Igualmente, participaron representantes de otros países como Alemania, Australia, Bélgica, España, Estados Unidos de América, Guinea Ecuatorial, Isla Diego García, Turquía y Ucrania.
4. Las palabras inaugurales estuvieron a cargo de Alison August Treppel, Secretaria Ejecutiva del Comité Interamericano contra el Terrorismo de la Organización de los Estados Americanos (CICTE/OEA), quien hizo algunos comentarios referidos a la pertinencia de los objetivos previstos por los organizadores del evento. Asimismo, indicó que los resultados obtenidos en las tres jornadas del Taller permitirían sentar las bases para organizar una reunión de alto nivel de control fronterizo, por parte de la OEA, en 2023, en el que autoridades de aduana, agricultura, salud y seguridad tendrían la oportunidad de intercambiar sus experiencias con el fin de reforzar la seguridad de las cadenas de suministros. Por último, destacó la importancia del esfuerzo y la cooperación para asegurar las cadenas de suministro y facilitar el comercio.
5. A continuación, el Embajador Clarems Endara, Secretario Permanente del SELA, indicó que el uso de instrumentos estandarizados permitiría mantener un nivel de armonización y uniformidad en los procesos y en las actividades que se desarrollan a lo largo de la cadena de suministro. De esta forma, explicó, se podría garantizar el mejoramiento continuo de los sistemas de gestión de seguridad y fronteras, así como promover y facilitar el comercio.

2

Para ello, señaló que la coordinación y el trabajo colaborativo entre los distintos agentes que actúan a lo largo de la cadena de suministro, así como el de organismos internacionales, es fundamental. Además, destacó el trabajo realizado por la OMA, el Banco Mundial, la OEA y la Business Alliance for Secure Commerce (BASC), entre otras organizaciones, en la elaboración de guías y recomendaciones para el logro de un marco regulatorio que contribuya a asegurar y facilitar el comercio mundial.

II. DESARROLLO DEL TALLER

Sesión: Experiencias nacionales den la seguridad en la cadena de suministros. Proyecciones y retos del programa en la seguridad de la cadena de suministros y los nuevos desafíos del control fronterizo.

6. Las zonas francas se han convertido en una herramienta para que los países puedan promover el desarrollo económico, mediante la atracción de inversiones y la generación de empleos. Actualmente existen más de 5.000 territorios francos establecidos en más de 140 países, de los cuales, 49% se ubican en China y 10% en América Latina.
7. Estos regímenes tienen como desafíos: i) la transformación derivada de la 4ta. revolución industrial; ii) la necesidad de convertirse en Hubs innovadores y; iii) su integración al programa de Operadores Económicos Autorizados (OEA).
8. Uruguay cuenta con 13 zonas francas, cuyo objetivo es desarrollar actividades industriales, comerciales o de servicios, gozando de excepciones tributarias establecidas en la Ley de Zonas Francas.
9. Entre los beneficios asociados al establecimiento de zonas francas en Uruguay, se encuentran: i) más de 1.000 empresas habilitadas para operar en los territorios francos; ii) representan cerca del 5% del PIB; iii) emplean más de 15.000 personas directa e independientemente; iv) ofrecen una remuneración la cual es dos veces mayor a la percibida por los trabajadores fuera del régimen; v) adopción de prácticas innovadoras; vi) incorporación de estándares de calidad internacional; vii) potencian la capacidad productiva y viii) promueven la transferencia de tecnología.
10. Desde el año 2014 la Aduana del Uruguay cuenta con la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) el cual es una figura para la facilitación del comercio y el comercio seguro que permite el trabajo articulado y la gestión coordinada de fronteras y que se ha constituido en un programa sólido y robusto que evalúa a todos aquellos integrantes de la cadena de suministro que deseen, de forma voluntaria, adherirse a la certificación bajo el cumplimiento de estándares de seguridad específicos.
11. Se considera como el primer programa que incorpora a la figura de zonas francas como un eslabón clave en la certificación.
12. Desde el punto de vista de la aduana y, de acuerdo con la gestión de riesgo, el lavado de activos y el narcotráfico son aspectos a considerar en la prevención de ilícitos a lo largo de la cadena de suministro.

13. El servicio aduanero guatemalteco cuenta con el Plan de Modernización Aduanera conformado por cinco componentes: procesos, infraestructura, tecnología, seguridad y recursos.
14. Guatemala cuenta con una serie de instrumentos legales que permiten a la aduana el trabajo coordinado con las autoridades de fronteras, entre los cuales destacan el Código Aduanero Uniforme Centroamérica (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA); el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC y el Marco de normas SAFE de la OMA cuya versión del 2021 refuerza la cooperación entre las Aduanas y Otras Autoridades de Control Fronterizo (OACF). Asimismo, Guatemala ha suscrito acuerdos con países como México, Honduras, El Salvador, Estados Unidos y Perú. Además, ha suscrito con autoridades nacionales (policía aduanera, cuarentena, migración, salud y autoridad portuaria).
15. Entre las estrategias de gestión coordinada de fronteras, Guatemala ha implementado los Puestos de Controles Internacionales (PCI) y zonas de vigilancia especiales o identificadas como vulnerables, con la finalidad de coordinar acciones contra el contrabando, el tráfico de personas, el narcotráfico y la defraudación aduanera.
16. En el caso de Antigua y Barbuda, sus objetivos en materia de seguridad son los siguientes: i) mantener un dominio marítimo seguro basado en las normas y mejores prácticas internacionales; ii) desarrollar una sólida capacidad de gobernanza nacional de los océanos para promover y proteger el desarrollo económico relacionado con el mar y la resistencia a las catástrofes; iii) desarrollar y mantener un sólido marco nacional de seguridad marítima para garantizar regímenes normativos eficaces, promover y proteger el desarrollo económico sostenible relacionado con el mar y mejorar su resiliencia ante las catástrofes naturales y las provocadas por el hombre; iv) proteger los recursos marinos y la población de Antigua y Barbuda de actividades ilegales y peligrosas, entre las que se incluyen: el tráfico de drogas y armas de fuego, el tráfico de personas, la piratería, el terrorismo, las amenazas cibernéticas y el contrabando de materiales QBRN y; v) garantizar la seguridad de los puertos, las instalaciones portuarias, las instalaciones marítimas en alta mar y el comercio marítimo en general.
17. Antigua y Barbuda se apoya en el Sistema de Seguridad Regional (RSS, por sus siglas en inglés), de cooperación mutua entre los Estados miembros, con el fin de maximizar la seguridad preservando el desarrollo social y económico de sus ciudadanos; así como para mejorar la seguridad de las fronteras, reducir la criminalidad e identificar y dismantelar las redes de delincuencia organizada.
18. Para este país caribeño, los desafíos en seguridad se enfocan en el monitoreo de las áreas marítimas y las fronteras (debido a la falta de recursos económicos, la escasez de botes de control y medios de vigilancia) y la adecuación del marco regulatorio marítimo, en el cual estén involucrados las distintas agencias nacionales (departamento de servicios marítimos de Antigua, guardia costera, aduana, pesca, inmigración y la autoridad portuaria).
19. Entre las oportunidades de mitigación de riesgos que tiene Antigua y Barbuda se encuentran las siguientes: i) nueva legislación y políticas de protección marítima; ii) mejora de la gobernanza de la protección marítima; iii) mayor inversión en tecnología; iv) nuevas o mejoradas asociaciones con las partes interesadas de la comunidad y la industria y; v) mayor eficacia operativa.

4

20. El objetivo de *The Caribbean Community (CARICOM) Implementation Agency for Crime and Security (IMPACS)* es implementar acciones diseñadas para garantizar el cumplimiento de los objetivos de la agenda regional contra el crimen y seguridad.
21. En términos de seguridad, en el Caribe existen algunas amenazas que son comunes y que son clasificadas en cuatro categorías, las cuales dependen del nivel de probabilidad y de impacto del evento. Estas pueden tener efectos en la cadena de suministro y en la facilitación del comercio.
22. Entre los sistemas y programas empleados para abordar las amenazas de seguridad fronteriza regional se encuentran el Sistema de Información Anticipada de Pasajeros (APIS), el Sistema Avanzado de Información sobre la Carga (ACIS), el programa Conciencia del Dominio Marítimo (MDA, por sus siglas en inglés), así como iniciativas sobre armas de fuego. El funcionamiento de estos sistemas y el éxito de su implementación depende de la cooperación de los Estados miembros y de la vinculación interinstitucional (tales como la Interpol, el Consejo de Aduanas y Aplicación de la Ley del Caribe, la Organización Mundial de Aduanas y las agencias de los Estados miembros). Estos sistemas proveen apoyo a la gestión de riesgo de los países miembros y facilitan el comercio.

Sesión: Buenas experiencias y lecciones aprendidas en la gestión integrada de fronteras

23. La OMA ha elaborado un documento denominado "Aduana del siglo 21", una hoja de ruta para las aduanas del futuro, donde se identifican 10 componentes claves, interconectados e integrados entre sí, entre los cuales se haya la gestión coordinada de frontera.
24. Para la OMA la Gestión Coordinada de Fronteras (GCF) se refiere a un enfoque coordinado por parte de las agencias de control fronterizo, tanto nacionales como internacionales, en la búsqueda de lograr una mayor eficiencia en la gestión de los flujos comerciales, manteniendo un equilibrio con los requisitos de cumplimiento.
25. La GCF tiene dos dimensiones: el flujo de información y el flujo de mercancías. La idea es que las agencias reguladoras transfronterizas tomen decisiones sobre el flujo de bienes tomando en consideración el flujo y calidad de la información, de forma oportuna y conveniente.
26. Las estrategias y herramientas puestas a disposición de las agencias para el apoyo en la implementación de la GCF se pueden ubicar en el acuerdo de Kyoto revisado, el marco de normas SAFE y el modelo de datos de la OMA.
27. Se hizo referencia a algunas experiencias de países en materia de la GCF como Finlandia (acuerdo nacional de cooperación entre la aduana y la guardia fronteriza), Hong Kong (Road Cargo System-ROCARS) y Singapur (Ventanilla Unica-TradeNet).
28. Para lograr una GCF es fundamental la voluntad política en pro de una profunda cooperación entre las instituciones involucradas y para generar cambios en la normativa local.

29. El futuro demanda una visión mundial de la GCF como una herramienta viva que crece y es dinámica, cambiante. Para ello, la transformación digital, el uso de las tecnologías disruptivas, el establecimiento de estrategias de datos son aspectos fundamentales para la OMA.
30. La OEA, a través del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) busca prevenir, combatir y eliminar el terrorismo, mediante la aplicación de programas y proyectos enfocados en la gestión integrada de fronteras; infraestructura crítica y políticas y asistencia legislativa contra el terrorismo.
31. A partir de la experiencia de los países que han implementado el programa del Operador Económico Autorizado (OEA), se puede inferir que cuando este programa trasciende a los esfuerzos de las aduanas se convierte en una iniciativa de gestión integrada de fronteras.
32. Si bien en el programa OEA la participación del sector privado es sustancial, la mayor representatividad es de las grandes empresas. El reto está en incorporar a las Pymes en el programa.
33. Otros de los retos es la inclusión de las zonas francas y el comercio electrónico en el programa. De los 19 programas OEA de la región, solo tres tienen un capítulo para zonas francas y solo uno tiene el capítulo para la administración de zonas francas.
34. Organismos internacionales, como la OMA, ya han elaborado documentos como guía de recomendaciones para hacer más seguras las zonas francas, a través del programa OEA.
35. La pandemia, así como las dificultades experimentadas en las cadenas de suministros, han generado un ecosistema digital propicio para el impulso del comercio electrónico, al punto de que ya no se habla del aumento exponencial de este tipo de comercio, sino que, en ocasiones, se considera que ha reemplazado al comercio tradicional de algunos bienes.
36. Existen zonas francas dedicadas al comercio electrónico, como es el caso de China que cuenta con 33 zonas especiales; Canadá; Dubai (Commer City) y España (Mercadona).
37. El trabajo realizado por el CICTE-OEA se ha enfocado en un mayor apoyo a la seguridad en las zonas francas conjuntamente con el fortalecimiento de las capacidades para asegurar la cadena de suministro mediante los programas OEA, como actividades de capacitación, sensibilización del sector privado e informes de evaluación.
38. Uno de los impactos del avance del comercio estratégico en la gestión de seguridad de la autoridad aduanera, es que las aduanas han asumido más funciones, más allá de la recaudación impositiva, como la facilitación y protección del comercio estratégico. Actualmente, se les atribuye el control de las exportaciones, para lo cual el establecimiento de una relación de confianza entre la función aduanera y el empresariado es clave para facilitar el comercio.

6

39. El nuevo paradigma normativo a nivel del comercio internacional es consistente con la nueva modalidad del "*customs compliance*", el cual considera la existencia de una verdadera articulación satisfactoria entre las aduanas y los operadores comerciales privados, así como la digitalización de procesos y la simplificación de trámites aduaneros que permitan reducir costos y tiempo.
40. El marco SAFE se asienta sobre la base de tres pilares: i) Aduana-Aduana, fundamental para establecer estándares comunes que sean aceptados por todas las administraciones y contribuyan a asegurar y facilitar el comercio internacional; ii) Aduana-Empresa, el cual consiste en establecer alianzas entre el sector privado y el sector público para asegurar el comercio internacional; y iii) Aduana-Otras Agencias Gubernamentales, evitando la duplicidad de requerimientos e inspecciones, colaborando con otros organismos gubernamentales directa o indirectamente vinculados en los procesos.
41. Una de las ventajas de las empresas certificadas como OEA es que garantiza que a lo largo de la cadena de suministro la carga llegue en el menor tiempo, al menor costo y sin error y daños en el bien transportado.
42. Es difícil suscribir Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) entre los países de forma bilateral, pero el esfuerzo realizado en mayo de 2022 por las autoridades aduaneras de once países de América Latina permitió la firma, en Brasil, del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo bajo la figura del Operador Económico Autorizado (OEA), para generar un espacio de cooperación y promoción del comercio lícito.
43. La utilización del *Trader Identification Number* (TIN) facilitaría la implementación de los ARM ya que es un mecanismo para facilitar el reconocimiento de las empresas que están certificadas como OEA y el intercambio de información entre países. Este código permite implementar de forma más armonizada los ARM.
44. Los ARM son acuerdos entre aduanas y no entre gobiernos. En tal sentido, el reto está en incluir la Gestión Coordinada de Fronteras en los ARM, con la finalidad de incorporar otros órganos transfronterizos.
45. Los programas OEA difieren entre países. En algunos casos se centra solo en seguridad (marco SAFE) y en otros se incluye *compliance*. Esta diferencia dificulta las negociaciones para la firma de los ARM.
46. En la medida en que la definición de riesgo cambia o se amplía en el mundo, en esa misma medida se debe actualizar el marco SAFE tanto a nivel de seguridad como de *compliance*.

Sesión: Oportunidades de asistencia técnica, fortalecimiento de capacidades en materia de Gestión Integrada de Frontera

Comité Interamericano contra el Terrorismo de la Organización de los Estados Americanos (CICTE/OEA)

EL CICTE-OEA pone a disposición de su membresía una serie de programas e iniciativas, para fortalecer su capacidad de prevención y lucha contra el terrorismo, asegurar la cadena de

suministro y el movimiento de mercancías, entre los que se pueden mencionar los siguientes: Programa de Protección Marítima y Portuaria, Programa de Seguridad en la Cadena de Suministro, Programa de Seguridad en la Carga y Contenedores y el Proyecto sobre Gestión de Fronteras.

47. Entre los desafíos de la protección marítima se encuentran los siguientes: contrabando de estupefacientes, contrabando de armas y personas, terrorismo marítimo, ciberseguridad, pesca ilegal, migración humana irregular y piratería.
48. Para proteger el dominio marítimo (puertos y aguas territoriales) y hacer frente a los desafíos de protección marítima, será necesario una mayor colaboración, coordinación e intercambio de información a nivel nacional y regional. En este sentido, el CICTE-OEA ha desarrollado Estrategias Nacionales de Protección Marítima, como marco político de alto nivel.
49. Es necesario un enfoque integral de gobierno y de la industria para proteger el dominio marítimo y las fronteras de los Estados.

Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)

50. En 2014, mediante Convenio de Cooperación Técnica suscrito entre el Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) con CAF-banco de desarrollo de América Latina, nace la Red de Puertos Digitales y Colaborativos, con el objetivo general de identificar y promover las mejores prácticas colaborativas e institucionales, caracterizadas por el uso de nuevas formas de trabajo interorganizacional, las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para el intercambio electrónico de datos, procesos logísticos eficientes y la aplicación de nuevos y mejores estándares de servicio a la carga y el transporte.
51. Desde entonces, los puertos y las comunidades logísticas portuarias vinculadas al programa han realizado una serie de actividades orientadas a instrumentar planes estratégicos que les permitan avanzar en la implementación de medidas y herramientas promovidas por el "Modelo de Referencia para la Competitividad de la Cadena logística Portuaria", propuesto por el Programa y que actúa como hilo conductor y principal instrumento técnico de cohesión para las partes involucradas en la Red.
52. Entre las actividades de investigación realizadas en la Red de Puertos, se destaca el análisis a la encuesta aplicada a los participantes del Seminario Online: Puertos Exponenciales (19 al 28 de abril de 2022, virtual), con el propósito de generar un diagnóstico preliminar sobre la percepción que se tiene de la transformación digital portuaria en América Latina y el Caribe.
53. Entre los resultados obtenidos de esta encuesta se puede mencionar: i) la organización y control del tráfico marítimo y terrestre, la seguridad y protección, la cadena logística-portuaria y la comunidad logística-portuaria, son las áreas consideradas de mayor preeminencia para que se lleve a cabo la transformación digital; ii) entre las tecnologías y herramientas de la segunda ola de digitalización portuaria que se encuentran en uso o en proceso de implementación en las instituciones, destacan la adopción de computación de la nube y la analítica de datos, seguidas por el internet de las cosas (IoT) y sensores, el uso de drones, *big data* y *business intelligence* (BI); iii) la falta de presupuesto, la falta de

8

estrategia y la falta de liderazgo se convierten en las principales barreras para lograr la transformación digital en el sector, iv) la falta de recursos económicos y la carencia de estrategias institucionales, en algunos casos nacionales; así como la voluntad y disposición para llevar cabo un plan de transformación digital está limitando la posibilidad de que los puertos de la región se conviertan en *Smart Ports* en los venideros años.

III. CONSIDERACIONES Y CONCLUSIONES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO

De acuerdo con la agenda de trabajo, se conformaron cinco grupos de expertos para analizar e intercambiar impresiones en torno a cinco temas de especial relevancia.

Grupo 1. Operador Económico Autorizado como herramienta para la seguridad en la cadena de suministro y facilitación del comercio.

54. Partiendo de la experiencia de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) peruana en seguridad y facilitación del comercio y la aplicación del marco normativo de la OMA-SAFE, este grupo llegó a las siguientes conclusiones: i) el programa OEA ofrece y permite tener procesos seguros, controlados y confiables, identificar riesgos y mitigar la contaminación de la carga; ii) se han certificado alrededor de 300 empresas en Perú, entre exportadores, importadores, agentes de aduana, almacenes autorizados y Empresas de Servicio de Entrega Rápida-ESER. No tienen planes, en el corto plazo, para que la certificación sea otorgada a operadores distintos a los mencionados, no obstante, su intención es ampliar la cobertura a otros agentes como consolidadores de carga, entre otros; iii) entre los retos que afronta la SUNAT se identificaron los siguientes: la mayor capacitación en las normas ISO, el fortalecimiento interno para atender la demanda, y la necesidad de la actualización del marco normativo local; iv) entre las buenas prácticas identificadas, cabe señalar las siguientes: el Régimen de Buenos Contribuyentes y el análisis integral a los operadores, el cual les permite obtener el perfil de cumplimiento aduanero, y partiendo de ello, aquellos que obtienen un buen perfil son invitados a certificarse como OEA; v) entre las trabas que presentan las empresas para obtener la certificación se halla el dinero y las condiciones de la empresa.
55. La SUNAT no busca competir con otros organismos o entes, por el contrario, su espíritu es de colaboración. Es por ello que respalda el esfuerzo de otras instituciones en materia de facilitación y seguridad, como es el caso de BASC, con quien tiene convenio; vi) evitar la carga contaminada es uno de los aspectos seguridad que requiere de un aprendizaje continuo; vii) en relación con los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM), como mecanismo para avanzar en la integración económica de la región, la SUNAT orienta sus esfuerzos para que se incluyan todos los países de América Latina y el Caribe, y, actualmente, está en conversaciones con Australia y China para la firma del ARM y, además, está renovando el acuerdo con la Alianza del Pacífico y con el Mercosur.

Grupo 2. Coordinación entre las agencias aduaneras y otras agencias gubernamentales (OAG) que coadyuven en el control fronterizo.

56. Se expusieron las generalidades de los órganos anuentes, como responsables de otorgar permisos para la importación y exportación de productos del territorio de la República de Panamá. Para ello, este país emplea el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA) para el intercambio electrónico de información. Aunado a ello, se describieron los tres pilares

fundamentales de las aduanas, a saber: la facilitación del comercio, el control de la entrada y salida de mercancías en las fronteras y la recaudación de impuestos. Asimismo, se describió como las aduanas, a través de talleres y actividades interinstitucionales, levantaron los procesos de todos los entes involucrados con las mismas o que tienen responsabilidad y relación directa con las funciones relacionadas con el transporte de carga a través de las fronteras, a fin de comprender la naturaleza de sus funciones e identificar y relevar los puntos en común. El objetivo de estas coordinaciones fue automatizar los procesos y transformar en un proceso electrónico más expedito y eficiente lo que se hacía de manera manual. Finalmente, se destacó la importancia de la homologación de los aranceles y la paridad tecnológica entre las instituciones involucradas.

57. Entre sus principales conclusiones el grupo resaltó la necesidad de: i) desarrollar el recurso humano para que se ajuste a los cambios; ii) llegar a acuerdos entre las organizaciones involucradas por medio de la suscripción de memorandos de entendimiento; iii) hacer más eficientes los entes e instituciones involucradas para garantizar la seguridad en la cadena de suministros y iv) homologar las aduanas para que la carga cruce las fronteras sin inconvenientes y exista similitud de información.

Grupo 3. Fortalecimiento de la seguridad en la cadena de suministros y mejora en las condiciones de facilitación al comercio.

58. Este grupo enfocó sus deliberaciones desde la perspectiva de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) de Colombia. Los principales puntos relevados por el grupo fueron los siguientes: i) el compromiso con la seguridad de la cadena de suministro y la facilitación; ii) el avance de Colombia en la implementación del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC, mediante el uso efectivo de sistemas de inspección no intrusivos, la interoperabilidad de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), el Sistema de Inspección Simultánea (SIIS), la eliminación de la carta de responsabilidad para carga contenerizada de exportación, la participación del Comité Nacional de Facilitación, la declaración de importación anticipada voluntaria y la creación de Centros de Excelencia en la DIAN; iii) el reforzamiento de las medidas para paliar la crisis – apoyo y facilitación al sector privado, resaltando que el comercio exterior colombiano no se cerró, se redujeron los Aranceles (0%), *ad valorem* para subpartidas (durante 6 meses), se tomaron medidas que abarcan temas logísticos, transacciones virtuales y digitalización de procesos, la ampliación de la vigencia de los usuarios de confianza, suspensión de términos y plazos perentorios en pandemia, además, se establecieron medidas para Zonas Francas en pandemia y la excepción a la obligación de constituir pólizas para entregas urgentes; iv) Implementación, desarrollo y fortalecimiento del OEA; v) desarrollo del Plan para exportadores micro, pequeñas y medianas empresas (plan canguro), en el cual las empresas MIPYMES actúan directamente para realizar sus exportaciones; vi) diseño de una estrategia integral contra el narcotráfico - Plan Esmeralda 2022 – 2030 (integración de autoridades nacionales e internacionales), el cual presenta cinco ejes como iniciativas innovadoras: cibernarcotráfico, rentas criminales, sustancias químicas, comercio exterior y control del tráfico aéreo.

10

Grupo 4. Gobernanza e integridad en las agencias de control de fronterizo.

59. Entre las conclusiones a las que este grupo llegó destacan las siguientes: i) la OMA ha elaborado el marco normativo SAFE y el Programa de integridad y lucha contra la corrupción; ii) la corrupción en las aduanas es un obstáculo para todas las áreas del mandato de las aduanas, la recaudación de ingresos, la facilitación del comercio, la aplicación de la ley y la seguridad. Ante esto, la OMA aborda la integridad como elemento clave en la mejoría y profesionalización de los funcionarios de aduanas en cooperación con las partes interesadas externas; iii) basada en las experiencias de los miembros de la OMA, se presenta la Declaración de Arusha revisada, con respecto a la buena gobernanza y la integridad en las aduanas, incluyendo la política de integridad de la OMA (est. 2003), con un enfoque práctico de las políticas y prácticas anticorrupción; iv) el Marco normativo SAFE de la OMA asegura y facilita el comercio, estableciendo pilares que comprenden las modalidades: Aduana-Aduana, Aduana-Empresa y Aduana-OGA.
60. Además, destaca cinco elementos básicos, entre ellos la armonización de la información electrónica previa sobre la carga, el compromiso con un enfoque coherente de gestión de riesgos y la ejecución de la inspección de salida previa solicitud razonable; v) los riesgos de corrupción en las operaciones aduaneras y las nuevas herramientas en curso como suplemento para mejorar la Guía de la OMA sobre la cartografía de los riesgos de corrupción; vi) el modelo de la OMA para la asistencia técnica y el desarrollo de capacidades (TACB) tiene como objetivo añadir valor aprovechando las competencias más fuertes de la organización, tales como el intercambio de información y colaboración entre pares, el acceso a experiencias y conocimientos técnicos, la formación en el uso de las herramientas e instrumentos de la OMA, aunado al seguimiento y evaluación; vii) se plantean interrogantes relativas a las agencias fronterizas y cómo estas logran integrar sus actividades de promoción de la integridad, o las actividades de control interno.

Grupo 5. Cadena de suministro marítimo y protección portuaria

61. Este grupo concluyó que: i) que es necesario abandonar el paradigma de que "aquí nunca pasa nada" y se enfatizó la necesidad de cambiar este pensamiento y cumplir con los procedimientos establecidos en el Código de Protección de los Buques y de Instalación Portuaria (PBIP); ii) la responsabilidad del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) es clave en la protección de la instalación portuaria.
62. Este oficial debe contar con capacitación constante para estar al día con las amenazas emergentes, e inclusive se debe incentivar que la preparación de esta profesión sea a nivel universitario; iii) en la secuencia de actividades que se deben realizar al momento de un simulacro de protección portuaria, es importante determinar objetivos, desarrollar un escenario y libretos, además, ensayar y ajustar; iv) se pueden producir distintos ataques que se perpetúan en los tres elementos de la cadena de suministro marítima buque – puerto – humanos, aunado a las nuevas amenazas marítimas entre las que se destacaron el tráfico ilícito de estupefacientes, los ataques con drones, el ciberataque y el tráfico de personas.

Desafíos que enfrentan la gestión de seguridad de las fronteras y de la cadena de suministro

A partir de las ponencias presentadas por los especialistas y de sus posteriores intervenciones, se identificaron, entre otros, los siguientes desafíos asociados a la gestión integrada de fronteras y a la facilitación del comercio en América Latina y el Caribe:

63. Desde el punto de vista de la aduana y, de acuerdo con la gestión de riesgo, los siguientes son algunos elementos a considerar en la prevención de ilícitos a lo largo de la cadena de suministro, en el comercio y dominio marítimos en general: el lavado de activos, el contrabando, la defraudación aduanera, el tráfico de drogas, de armas de fuego y de personas, las amenazas cibernéticas, el terrorismo marítimo, la pesca ilegal, la migración humana irregular, y la piratería, además de las nuevas amenazas como los ataques con drones.
64. Las zonas francas requieren: i) incorporar la transformación que les impone la 4ta. revolución industrial; ii) reconocer la necesidad de convertirse en *Hubs* innovadores y iii) integrarse al programa de Operadores Económicos Autorizados (OEA).
65. Los países de la región tienen un reto en la imperativa necesidad de promover: i) nueva legislación y políticas de protección marítima; ii) mejora de la gobernanza de la protección marítima; iii) mayor inversión en tecnología; iv) nuevas o mejoradas asociaciones con las partes interesadas de la comunidad y la industria; v) mayor eficacia operativa y; vi) cambios en la cultura institucional de los órganos involucrados.
66. Establecer una mayor vinculación e integración entre las estrategias de seguridad nacional con las estrategias enfocadas en la seguridad marítima y en la seguridad de la cadena de suministro; así como una cooperación más efectiva entre las entidades e instituciones involucradas en la facilitación y protección del comercio, tanto nacionales como internacionales.
67. Impulsar una Gestión Coordinada de Fronteras (GCF) más efectiva mediante la adopción de una voluntad política compartida que promueva una profunda cooperación interinstitucional que facilite la generación de cambios en la normativa local.
68. Consolidar la visión de la GCF como una herramienta dinámica que cambia y crece, a través de la transformación digital, la utilización de las tecnologías disruptivas y el establecimiento de estrategias de datos.
69. Incorporar en el programa OEA de cada país a nuevos agentes u operadores, tales como las zonas francas, pymes y consolidadores de carga.
70. Promoción de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo bajo la figura del Operador Económico Autorizado, no solo de manera bilateral sino a nivel regional.
71. Fortalecer la coordinación entre las agencias aduaneras y otras agencias gubernamentales de modo que se facilite la automatización de los procesos involucrados y se impulsen la homologación de los aranceles y la paridad tecnológica entre las instituciones involucradas.

12

72. El cierre del Taller estuvo a cargo de la Secretaria Ejecutiva Adjunta del CICTE, Violanda Botet, quien efectuó un resumen de las tres jornadas, destacando la participación de los distintos panelistas y resaltó las experiencias nacionales en la seguridad en la cadena de suministros; las proyecciones y retos del programa en la seguridad de la cadena de suministros y los nuevos desafíos del control fronterizo, así como también las buenas experiencias y lecciones aprendidas en la gestión integrada de fronteras. Asimismo, reiteró su compromiso en continuar promoviendo un enfoque de coordinación y cooperación, intercambio de experiencias y de mejores prácticas en la seguridad de la cadena de suministros, protección marítima y gestión integrada de fronteras. Finalmente, agradeció a los participantes su presencia.