

Implementación del Operador Económico Autorizado en América Latina y su incidencia en la cadena logística en Colombia*

Recibido: 15 de noviembre de 2017 Aceptado: 18 de mayo de 2018

Lina Cecilia Cardona Betancur**

Andrea Ceballos Uribe***

Leonel Arango-Vásquez****

Resumen

La implementación del programa Operador Económico Autorizado se ha convertido en un asunto de importancia mayor, tanto en Colombia como en la región de América Latina. En este trabajo, a través de un enfoque cualitativo, se analiza la normatividad de algunos países de esa región, al igual que la información relevante de organismos internacionales como la Organización Mundial de Aduanas. Analizar la importancia y los beneficios de la implementación del programa y determinar su incidencia específica en el caso colombiano, son los objetivos de esta investigación. El análisis revela que Colombia puede promover la certificación de actores de la cadena logística fortaleciendo el conocimiento y fomentando el compromiso de las partes involucradas.

Palabras claves

Aduana, seguridad, comercio internacional

Clasificación JEL

H20, H25, F5, F13

Contenido

Introducción; 1. Marco conceptual; 2. Metodología; 3. Análisis; 4. Conclusiones; 5. Limitaciones; 6. Líneas futuras de investigación.



* El presente artículo es el resultado de la investigación, *Implementación del Operador Económico Autorizado en América Latina y su incidencia en la cadena logística en Colombia*, para optar al título de Especialización en Gerencia Logística. El proyecto fue ejecutado en el año 2017.

** Negociadora internacional, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia. Especialista en Gerencia Logística Internacional, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia. Correo electrónico: lina251290@hotmail.com

*** Negociadora internacional, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia. Especialista en Gerencia Logística Internacional, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia. Correo electrónico: tornado815@gmail.com

**** Economista, Universidad Eafit, Medellín, Colombia. Magíster en Banca y Finanzas, CEEG, Madrid, España. Doctorado (c) en Administración, Universidad Eafit, Medellín, Colombia. Correo electrónico: larango6@eafit.edu.co

Implementation of the Authorized Economic Operator in Latin America and its impact on the logistics chain in Colombia

Abstract

The implementation of the Authorized Economic Operator program has become a matter of greater importance, both in Colombia and in the Latin America region. In this paper, through a qualitative approach, the regulations of some countries in that region are analyzed, as well as the relevant information from international organizations such as the World Customs Organization. Analyze the importance and benefits of the implementation of this program and determine its specific incidence in the Colombian case are the objectives of this research. The analysis reveals that Colombia can promote the certification of actors in the logistics chain, strengthening knowledge and fostering the commitment of the parties involved.

Keywords

Custom, security, international trade

JEL classification

H20, H25, F5, F13

Content

Introduction; 1. Conceptual framework; 2. Methodology; 3. Analysis; 4. Conclusions; 5. Limitations; 6. Future lines of research.

Implementação do Operador Econômico Autorizado na América Latina e seu impacto na cadeia logística na Colômbia

Resumo

A implementação do programa de Operador Econômico Autorizado tornou-se em uma questão de maior importância, tanto na Colômbia quanto na região da América Latina. Neste trabalho, através de uma abordagem qualitativa, analisam-se os regulamentos de alguns países da região, bem como as informações relevantes de organizações internacionais, como a Organização Mundial de Alfândegas. Analisar a importância e os benefícios da implementação do programa e determinar sua incidência específica no caso colombiano são os objetivos desta investigação. A análise revela que a Colômbia pode promover a certificação de atores na cadeia logística, fortalecendo o conhecimento e fomentando o comprometimento das partes envolvidas.

Palavras-chave

Alfandega, segurança, comercio internacional

Classificação JEL

H20, H25, F5, F13

Conteúdo

Introdução; 1. Estrutura conceitual; 2. Metodologia; 3. Análise; 4. Conclusões; 5. Limitações; 6. Linhas futuras de pesquisa

Introducción

A partir del año 2001, con los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos, muchas cosas cambiaron y se hizo más evidente la necesidad de aumentar la seguridad y la trazabilidad en la cadena logística a nivel mundial mediante las asociaciones y la colaboración (Laden, 2007). Una de las primeras iniciativas en tal sentido fue el surgimiento de la certificación *Customs-trade partnership against terrorism* (en adelante, C-TPAT).

Posteriormente, en el año 2005 la Organización Mundial de Aduanas desarrolló un programa internacional que estandarizara estos procesos, de forma tal que cualquier país perteneciente a la Organización pudiera implementarlo. A este programa y a su respectiva certificación se le dio el nombre de Operador Económico Autorizado (en adelante, OEA), bajo los lineamientos del marco *Framework of standards to secure and facilitate global trade* (en adelante, SAFE). Desde entonces, varios países han adoptado el programa, como China, México, Colombia y algunos miembros de la Unión Europea, entre otros. De igual forma, la mayoría de los países de la región América Latina ha decidido sumarse a esta iniciativa.

En Colombia, a octubre del año 2017, dos actores de la cadena logística se encuentran habilitados para certificarse, exportadores e importadores, y se espera que a mediano plazo un tercer actor también pueda hacerlo: el agente aduanero. Estos son los tres actores certificados más comunes a nivel de la región América Latina, así que teniendo en cuenta esta circunstancia y con base en una metodología cualitativa, este artículo resalta la importancia que tiene para Colombia la certificación como OEA y presenta, además, 12 aspectos claves de dicha certificación que inciden en la cadena logística del país.

Este artículo se ha estructurado de la siguiente manera: después del marco conceptual se explica la metodología utilizada; posteriormente se presenta el principal aporte de valor de este trabajo: un análisis de la información y de los datos para proponer luego doce aspectos claves. Las conclusiones son también presentadas y después de estas, se exponen las principales limitaciones y se proponen además algunas líneas futuras de investigación. Este trabajo concluye con un apartado de referencias bibliográficas y con una sección de anexos.

1. Marco Conceptual

El desarrollo del comercio mundial cada vez hace más difusas las fronteras entre países, lo cual ha sido reforzado por el esquema analítico insumo-producto

que asume a la economía como un todo cuyos límites son globales (Wiebe, Bruckner, Giljum, Lutz, y Polzin, 2012). Esta situación ha traído aparejada una preocupación por cómo mejorar y hacer más seguros cada uno de los procesos que intervienen en las operaciones de comercio exterior. Algunas empresas han decidido unilateralmente incrementar los niveles de seguridad en cada uno de los eslabones de su cadena logística y mejorar sus políticas internas de gestión de emergencias, como lo hicieron después de septiembre de 2001 empresas mundialmente reconocidas, entre ellas, UPS, Boeing, Toyota, USPS, General Motors, Ford y Oracle (Hale y Moberg, 2005).

La pregunta por cómo aumentar la seguridad ha dado origen a la emisión de normas y prácticas estandarizadas que promueven una mayor confianza en el comercio global, y que permiten adaptarse a las nuevas características de éste: *"La Organización Mundial de Aduanas y otros organismos internacionales están respondiendo a través del desarrollo de estándares mundiales que reconozcan la naturaleza cambiante de la gestión de fronteras"* (Widdowson, 2007, p.31).

Un factor que ha incidido en los parámetros de seguridad en las actividades del comercio a escala global ha sido el cambio en las preferencias de los consumidores, especialmente en el segmento del mercado que ha aumentado la demanda de productos que sean amigables con el medio ambiente, dado que esto exige mejores controles de trazabilidad especialmente en el caso de los alimentos. Este cambio de preferencias puede ser explicado por el mayor acceso a información por parte de los consumidores gracias a algunos medios de comunicación que tienden a resaltar las acciones de empresas catalogadas como socialmente responsables, haciéndoles publicidad gratuita (McWilliams y Siegel, 2001). Así mismo, otro segmento importante del mercado es el que ha manifestado una mayor preferencia por bienes y servicios que no sean contaminantes. Esta tendencia, conocida como descarbonización del crecimiento económico (Richels y Blanford, 2008; Schandl et al., 2016; Zhang, 2009), implica desacoplar el crecimiento del PIB de la emisión de gases efecto invernadero, proceso que también tiene incidencia en la gestión de la cadena logística de las empresas.

Estos factores, más el cambio notable de percepción de la seguridad que vivió en particular los Estados Unidos de América y en general el mundo con los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001, han contribuido a incrementar los niveles de seguridad en cada uno de los eslabones de la cadena logística en el comercio mundial. Así, el alcanzar operaciones de comercio exterior más seguras está determinado en gran medida por la eficiente trazabilidad que pueda

demostrar cada uno de los actores que participan en dicha cadena. Sin embargo, la reducción de riesgos y el diseño de procedimientos más seguros, especialmente en los casos de amenazas terroristas, tienen costos asociados:

Las actividades terroristas pueden afectar al comercio exterior de varias maneras. En primer lugar, los costos de hacer negocios se elevan por un aumento general de la inseguridad como resultado del terrorismo. En segundo lugar, las medidas de seguridad aumentadas en respuesta a una campaña terrorista aumentan los costos de transacción. En tercer lugar, existe el riesgo de una destrucción directa de los bienes comercializados (Frey, Luechinger y Stutzer, 2007, p.15).

No obstante, la responsabilidad ante mejoras en la seguridad no es una tarea exclusiva de las empresas, las aduanas también asumen un rol importante. Estas deben garantizar operaciones seguras pero simultáneamente deben generar dinámicas que faciliten el comercio, en aras de hacer más ágil el transporte internacional de mercancías (Dür, Baccini y Elsig, 2014).

1.1. La cadena logística

Uno de los aspectos más relevantes cuando se habla de la cadena logística es la seguridad, puesto que tiene incidencia directa en factores como el mejoramiento de la calidad y el aumento de la competitividad, que al ser complementados con una eficiente coordinación de objetivos y una información que fluye y es conocida por todos, deberían aportar a la reducción de costos. No obstante, la gestión del riesgo en la cadena logística global está relacionada con la incertidumbre (Ennouri, 2013) y esta impide la creación de mecanismos que eliminen completamente los riesgos en la seguridad. Además, si la adopción de nueva tecnología no es aceptada y legitimada por los actores de la cadena, entonces el mejoramiento de la seguridad no está garantizado (Lun, Wong, Lai y Cheng, 2008).

La cadena logística es de interés tanto para empresas del sector público como del sector privado, puesto que los responsables de la toma de decisiones incluyen en sus análisis el entorno interno y externo de la empresa, el cual impacta en los costos logísticos. Por ejemplo, en la gestión de la cadena de suministro, que incluye¹ a la cadena logística, Manzini, Gamberi, Gebennini y Regattieri (2008) señalan que las empresas industriales y las de servicios deben tener en consideración aspectos como: qué producir, dónde, cuándo, proveedores, al

¹ Para Gudehus y Kotzab (2012, p.9), "La gestión de la cadena de suministro (SCM) se centra en los procesos en las cadenas logísticas desde los proveedores de los proveedores, a través de la empresa hasta los clientes de los clientes".

igual que distribuidores, producto, materiales, información, incertidumbre en la demanda, entre otros. Por otra parte, los tomadores de decisiones en dichas empresas deben considerar otros aspectos contingentes que son más de orden coyuntural, pero que de igual manera influyen en los costos de la cadena logística.

Adicionalmente, el flujo continuo y ordenado de materiales e información es necesario, pero no suficiente para aumentar los niveles de calidad y seguridad en el mercado internacional. Se requiere, además, fomentar relaciones armoniosas entre todos los participantes de la cadena (Skandrani, Triki y Baratli, 2011), fortalecer la comunicación asertiva entre ellos y sincronizar sus actividades (Marin, Mateiu y Mailinger, 2015) y contar con la participación decidida del gobierno, como en el caso de Taiwan con respecto al fomento de negocios electrónicos (*e-Business*) (Chen, Wang y Chiou, 2009), debido a que todo esto conduce a la reducción de costos, al mejoramiento de la calidad y a una relación con el cliente/consumidor más satisfactoria y duradera. Es decir, se requiere de una “cultura” alrededor de la cadena logística que aumente la eficiencia, al tiempo que mejora los indicadores de rentabilidad y la posición en el mercado.

Sin duda, en el caso particular de América Latina, la adopción e implementación de nuevos desarrollos tecnológicos puede aportar a la consolidación de las distintas cadenas logísticas de los sectores económicos participantes del comercio exterior, fortaleciendo sus capacidades competitivas, aumentando su eficiencia y mejorando sus niveles de seguridad. Sin embargo, también parece necesario poner el foco en la conectividad que se da en esta región entre el transporte marítimo y el terrestre (Wilmsmeier y Monios, 2016), toda vez que el primero ha avanzado más rápidamente que el segundo y en esa medida, este último presenta aún debilidades (Wilmsmeier, Monios y Pérez-Salas, 2014). De hecho, en algunos países la conexión desde el interior con los puertos sigue siendo un asunto que impide hacer más competitiva a la región.

1.2. Certificaciones internacionales

Los actores que participan en el entorno del comercio internacional se enfrentan a una estructura de mercado que aún presenta retos importantes en materia de eliminación de barreras a la entrada, lo cual es más notorio en el caso de los bienes y no tanto en el de los servicios (Hoekman y Mattoo, 2007), haciendo más atractivos los acuerdos bilaterales comerciales que permiten enfrentarse con mejores condiciones a la competencia creciente. En consecuencia, para permanecer en el mercado global es crucial ser más competitivo, puesto que

ello conduce a mayores niveles de confianza y permite captar una mayor cuota de mercado.

Para muchas empresas, las certificaciones internacionales representan un sello de garantía y confianza en diferentes aspectos. Por ejemplo, pueden indicar que la empresa ha establecido unas políticas de gestión del capital humano justas, lo que repercute en el bienestar de los trabajadores; o podrían referirse a su compromiso con la protección del medio ambiente. En cualquier caso, este tipo de certificaciones redundan positivamente en la percepción de los clientes/consumidores con relación a la calidad de los bienes y servicios y, adicionalmente, tienen efectos positivos en su fidelidad (Danvila del Valle y Castillo, 2009; Rodríguez-Antón y Alonso-Almeida, 2011).

No obstante, es importante resaltar que el hecho de que una empresa tenga actividades de seguridad certificadas no implica que dicha empresa sea más segura, como lo muestra Hsu (2009) en su estudio sobre certificaciones de seguridad. Como consecuencia de esta realidad, parece necesaria la existencia de instrumentos que permitan, por un lado, la identificación oportuna de errores y fallas, y por otro, su eliminación en el futuro. Además, en este proceso de mejora continua puede ser útil la conformación de alianzas con algunos actores de la cadena, en aras de lograr una transmisión de buenas prácticas logísticas.

Las certificaciones internacionales que garantizan buenas prácticas en el mejoramiento de la seguridad y la calidad contribuyen al aporte continuo de valor en cada uno de los procesos certificados y se traducen en una buena percepción por parte del cliente/consumidor, pudiendo incluso actuar como factores determinantes en su compra (Herrera y Blanco, 2011; Kim, 2012). Por lo tanto, las certificaciones representan en la mayoría de los casos una ventaja competitiva para la empresa y le permiten incluso proyectarse en el mercado como un posible socio estratégico de otros jugadores en la industria.

Cuando la empresa logra una certificación internacional se hace acreedora a un reconocimiento que le otorga prestigio ante los competidores y confianza entre sus clientes/consumidores. En consecuencia, aunque sigue siendo en muchos casos una opción, es una tendencia que cada vez adquiere una mayor obligatoriedad, debido a que no certificarse puede inducir al aislamiento como consecuencia de una menor competitividad. Así, la importancia actual de las certificaciones internacionales aparece explícita en la siguiente reflexión:

Por último, no quisiera dejar pasar la ocasión sin comentar que cada vez es más importante la acreditación por terceros, porque nos evita caer en autocomplacencias, y nos facilita una visión imparcial y metodológicamente robusta. La auditoría, la verificación y la certificación por entidades externas de reconocido prestigio, refuerzan la credibilidad de la función y nos ayudan a ser socios estratégicos del negocio con un peso específico a la hora de que estos consigan sus objetivos. Para ello, estas acreditaciones y certificaciones deben ser también cada vez más universales y globales dejando atrás el localismo, y adaptándose a los nuevos tiempos (Hillier-Fry, 2014, p.22).

2. Metodología

La metodología que se siguió para construir este artículo de investigación se basa en dos componentes: una revisión documental (o archivística) y un análisis reflexivo. En cuanto al primer componente, se hizo una revisión bibliográfica de los principales conceptos relacionados con las operaciones de comercio exterior, la cadena logística y las certificaciones internacionales, que fueron presentados en el apartado *Marco conceptual*. Así mismo se revisaron fuentes oficiales (principalmente páginas Web) en la búsqueda de información sobre el programa OEA en los distintos países analizados, donde se indagó por la normatividad que reglamenta el OEA, los requisitos y los actores habilitados para la certificación. Esto sirvió de insumo para el segundo componente, la elaboración de un análisis reflexivo, que fue posible gracias a que los autores, en un ejercicio ecléctico, pusieron en común sus conocimientos prácticos en el mundo de las operaciones del comercio exterior y sus conocimientos teóricos. Este aspecto es relevante porque resulta difícil justificar un análisis reflexivo sólo desde la práctica o sólo desde la teoría: una visión ecléctica, por tanto, cobra vital importancia en este tipo de análisis y se constituye en uno de los principales aportes de este trabajo.

Una vez realizada esta revisión exhaustiva (compendios, artículos de investigación, informes y reglamentaciones) se construyeron algunas tablas, entre ellas una que permite identificar fácilmente² los países y sus actores habilitados para certificarse como OEA, realizando previamente una unificación de términos como el de “depósito aduanero” (algunos de los países llaman de otra forma a

² Esta tabla, al igual que las demás encontradas en los Anexos de este artículo, son otro de los aportes de este trabajo, debido a que para la mayoría de los países analizados no fue posible encontrar tablas que agregaran información detallada sobre la certificación OEA, impidiendo por tanto ser fácilmente consultada por investigadores y otros interesados.

estos depósitos), el cual se entiende en este trabajo como el lugar donde las mercancías se encuentran almacenadas sin finalizar su tránsito. Las demás tablas anexadas presentan los requisitos principales de cada país de América Latina para las empresas que decidan realizar el proceso de certificación, así como su respectiva normatividad.

La unificación de términos fue un aspecto crítico en este trabajo porque cuando no se tiene claridad sobre el objeto de estudio es fácil confundir o llamar las cosas por un nombre distinto al que tienen, situación adecuadamente descrita así: "Si el fenómeno empírico subyacente no es bien entendido, los datos confusos serán aceptables. A medida que aumenta el entendimiento del investigador sobre el fenómeno, este generalmente insiste en construir mejor información" (Stablein, 2017, p.709).

Con la información de la tabla presentada en el Anexo 3 fue posible identificar a tres actores comunes en la mayoría de los países de América Latina. Con base en esta característica regional se hizo el análisis de la importancia de los mismos en la cadena logística y de las razones por la que los países, entre ellos Colombia, deciden iniciar el proceso para certificarse como OEA.

Finalmente, el análisis reflexivo permitió identificar 12 puntos que pueden constituir en algunos casos beneficios y en otras oportunidades, cada uno de ellos siendo desarrollado por los autores como una invitación a tener presente la importancia de la implementación del programa OEA en Colombia. Dicho análisis toma como base dos conceptos imprescindibles para la expansión y el fortalecimiento de la certificación OEA en el país: el conocimiento y el compromiso.

3. Análisis

3.1 Organización Mundial de Aduanas, el marco SAFE y el OEA

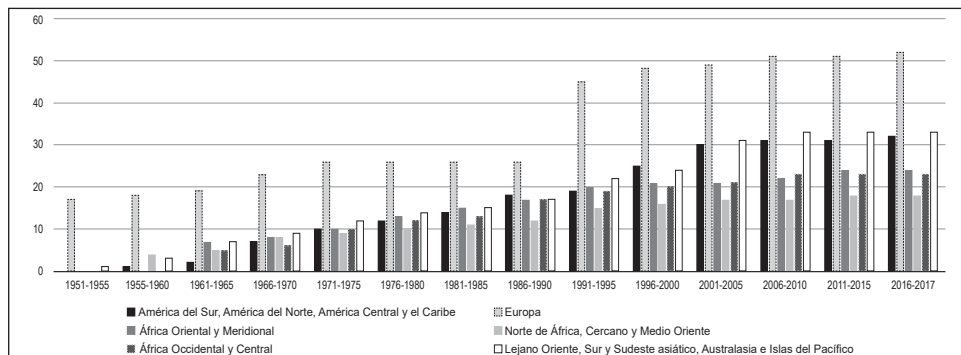
El origen de la Organización Mundial de Aduanas puede situarse en el año 1947, en el que los países integrantes del Comité para la Cooperación Económica Europea llegaron a un consenso para evaluar las posibilidades de que en dicho continente se pudieran establecer uniones aduaneras entre países, soportadas todas ellas en lo establecido por los principios del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (Weerth, 2009), acuerdo que sería el antecesor de la Organización Mundial del Comercio (en adelante, OMC) (Chalfin, 2007). Posteriormente fueron

creados el Comité Económico, antecesor de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, y el Comité de Aduanas, que se conocería luego como el Consejo de Cooperación Aduanera. Este Consejo adoptaría más tarde el nombre de Organización Mundial de Aduanas (en adelante, OMA) (Chalfin, 2007).

La misión de la OMA es simplificar y facilitar los procesos aduaneros mediante la orientación y el apoyo a las administraciones aduaneras. En estos objetivos juegan un papel importante los gobiernos cuando invierten en el mejoramiento de la administración de fronteras, reduciendo el número de barreras a la entrada en el comercio legítimo (McLinden, 2011). Así mismo, la OMA, con la cooperación de la OMC, construye mecanismos de facilitación del comercio a través de asistencia técnica (Duval, 2007) y la armonización de la normatividad aduanera, especialmente en el caso de las normas de origen no preferenciales (Brenton y Hiroshi, 2005).

La OMA estaba constituida a septiembre de 2017 por 182 países (WCO, 2017a), y es preciso destacar que en el caso del continente americano y el Caribe, la región América Latina ha presentado la mayor tasa de crecimiento en términos de países que se han adherido a la organización (ver Tabla 1). Por su parte, Europa, aunque es el continente con mayor número de miembros, presenta la menor tasa de crecimiento, debido a que desde el comienzo de la organización la participación de sus países fue significativa (17 países en el quinquenio 1951-1955). En términos agregados, el gráfico 1 muestra el crecimiento para el periodo 1951-2017 que han tenido las seis regiones más representativas de la OMA.

Gráfico 1. Crecimiento de miembros de la OMA



Fuente: elaboración propia con datos tomados de la OMA

Tabla 1. Tasa de crecimiento por regiones de miembros de la OMA

Región	Países miembros	Tasa de crecimiento
América del Sur, América del Norte, América Central y el Caribe	32	30,55%
Lejano Oriente, Sur y Sudeste asiático, Australasia e Islas del Pacífico	33	28,37%
África Occidental y Central	23	15,69%
Norte de África, Cercano y Medio Oriente	18	12,27%
África Oriental y Meridional	24	10,81%
Europa	52	8,31%
TOTAL	182	

Fuente: elaboración propia con datos tomados de la OMA

Dado el número creciente de países que se han ido incorporando a la OMA, cada vez la organización tiende hacia la estandarización normativa y amplía su campo de acción, contribuyendo así a generar un ambiente más propicio para la puesta en marcha de programas que faciliten el comercio, como los de reconocimiento mutuo del marco SAFE. Así mismo, el crecimiento que han experimentado las seis regiones sugiere que en la medida en que las operaciones legales de comercio exterior abarquen a un mayor número de países, se hace necesario un mayor trabajo colaborativo entre autoridades aduaneras.

La OMA ante el notable incremento de bienes transados a nivel global, y teniendo en consideración los hechos ilícitos³ y riesgos reportados en su transporte y distribución, creó el marco de estándares SAFE, el cual garantiza aumentos en la seguridad de las operaciones logísticas y hace más expeditos el despacho y la distribución de mercancías; es decir, facilita el comercio global (Urciuoli, 2010).

La tabla 2 presenta la estructura general del marco SAFE, en la cual se destacan sus tres pilares esenciales: relación aduana-aduana, relación aduana-empresa y relación aduana-otras agencias gubernamentales e intergubernamentales (Mikuriya, 2015). Además, según (Mikuriya, 2007), del primer pilar se derivan los acuerdos de reconocimiento mutuo y del segundo nace la figura del OEA. Por su parte, del tercer pilar se desprenden herramientas⁴ como la

³ Robos, falsificaciones, transporte de armas, contaminación de mercancías, entre otros.

⁴ El lector interesado en conocer sobre estas herramientas, puede consultar, entre otros, los trabajos de Choi (2011) y Valensisi, Lisinge y Karingi (2014).

Administración Coordinada de Fronteras y los Compendios de Ventanilla Única (Mikuriya, 2015).

Tabla 2. Estructura general del marco SAFE

Organización Mundial de Aduanas	Marco SAFE	
	Pilar 1: Aduana-Aduana	Acuerdos de Reconocimiento Mutuo
	Pilar 2: Aduana-Empresa	Operador Económico Autorizado
	Pilar 3: Aduana-Otras agencias	– Administración Coordinada de Fronteras – Compendios de Ventanilla Única

Fuente: elaboración propia

Un precedente importante al marco SAFE tuvo lugar en noviembre del año 2001 en Estados Unidos cuando se inició el programa C-TPAT, en el que importadores, transportistas y proveedores de servicios logísticos adoptaron buenas prácticas de seguridad en el transporte de contenedores bajo las directrices de la US Customs and Border Patrol (CBP) (Metaparti, 2010). El marco normativo SAFE nació en el año 2005 en Bruselas, en una de las sesiones que realiza anualmente la OMA, organización que cuenta con la participación de países que representan el 99% del comercio internacional (Danet, 2007), y es en el año 2006 cuando el Consejo de la OMA adopta los lineamientos de la implantación técnica del programa OEA a nivel global (Mikuriya, 2007).

El propósito fundamental del marco SAFE es promover la uniformidad y previsibilidad de la seguridad en la cadena de suministro internacional, así como facilitar el comercio atacando flagelos como la piratería, el terrorismo, el transporte de mercancías ilegales, el robo y el desvío de la carga, estrechando las relaciones comerciales entre países y homologando los procesos a través de los acuerdos de reconocimiento mutuo y los programas OEA (Mikuriya, 2015).

Por su parte, la OMC promovió la implementación del *Acuerdo para la Facilitación del Comercio* (AFC) que tiene como objetivo principal la estandarización de procesos. Fue en el año 2013 en la Conferencia Ministerial de Bali cuando se concluyeron las respectivas negociaciones y posteriormente, en el año 2017, dicho acuerdo entró en vigor (WTO, 2018). Los países miembros de la OMC deben adoptar el AFC, aunque esto se hará de manera progresiva puesto que

su adopción está determinada por las condiciones económicas de cada país y debe ser, además, aprobado por el órgano legislativo interno. El AFC pretende armonizar las prácticas y protocolos de comercio exterior disminuyendo costos y tiempos en los procesos. Por lo tanto, las entidades aduaneras de cada país, gracias a su experiencia en los procesos de intercambio comercial, tendrán un papel decisivo en la implementación de este acuerdo.

Es importante señalar que en Colombia el AFC está en proceso de revisión y posterior aprobación por parte del Congreso de la República. Así mismo, los autores de este artículo consideran que este acuerdo podría ser de gran ayuda para fortalecer la competitividad del país en sus operaciones de comercio exterior al ofrecer asistencia técnica para mejorar los procesos y el desempeño en distintas áreas.

Por otra parte, en relación a los acuerdos de reconocimiento mutuo, estos son convenios de aceptación recíproca que armonizan y simplifican los procedimientos aduaneros entre países que han adoptado la figura OEA (Polner, 2012) y que facilitan el tránsito de mercancías reduciendo las inspecciones y los tiempos, al tiempo que promueven la reducción de los costos de transacción en los que se incurriría al aplicar diversas normas que no sean reconocidas por los socios comerciales y que podrían distorsionar el comercio (Jansen, 2010). Así, estos acuerdos bajo el marco SAFE aumentan la seguridad, la confianza y la calidad en la cadena logística global garantizando equivalencias normativas y procedimentales en mercados de origen y destino, aunque los esfuerzos en este sentido han sido destacados mayoritariamente en el caso de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, siendo menos notables en otros países (Brown y Stern, 2011).

El programa OEA en el caso de los países de la región América Latina está dirigido especialmente a empresas del sector privado que intervienen en la cadena logística, como los depósitos aduaneros, los transportistas terrestres, los agentes de carga y los generadores de carga, quienes garantizan en sus procesos la existencia de factores diferenciadores como sistemas de análisis de riesgo, uso de nuevas tecnologías y mecanismos de comunicación estandarizados que son reconocidos por los agentes de los países socios (Mikuriya, 2015).

La figura OEA es parte clave de la cadena logística global, al ser reconocida por la administración aduanera nacional de cada país y cumplir con las normas de la OMA y del marco SAFE en materia de seguridad (Mikuriya, 2015). Adicio-

nalmente, la figura reconoce el importante papel que tienen diversos actores como el gobierno, las autoridades de control sanitario, la policía de fronteras y puertos, entre otros, y ayuda además a la competitividad de las empresas al optimizar sus procesos de la cadena logística (Miled y Fiore, 2014).

Entre algunos de los requisitos que deben cumplir las empresas que deseen certificarse como OEA, se destacan: tener una situación financiera sólida, no haber infringido las normas fiscales y aduaneras, tener documentado el proceso del plan de acción especificando la forma en que se hará más segura toda su cadena logística⁵, demostrar seguridad física y tener estrictos controles de acceso a la información de manera segura (Miled y Fiore, 2014). Estos aspectos son relevantes porque cada vez son más las empresas que los cumplen y logran certificarse como OEA y más los países que se acogen a esta figura.

Varios países a nivel mundial han adoptado el programa OEA y como lo muestra el gráfico 2, las tres regiones más importantes en este sentido han sido "América", "Europa" y "África, Asia y otros". Es de destacar que en el año 2016 ya hacían parte de este programa 74 naciones (WCO, 2017b), de los cuales sobresalen los pertenecientes al continente europeo (principalmente países miembros de la Unión Europea). Con respecto a la adopción del OEA, debe señalarse que en el crecimiento de estas tres regiones, si bien Europa tiene la menor tasa de crecimiento (ver tabla 3), es el continente con el mayor número de integrantes. La menor tasa se explica porque varios países de la Unión⁶ se adhirieron de manera temprana al programa OEA desde que éste entró en vigencia y por tanto, su crecimiento (el del bloque) después de ese momento ha sido menor comparado con el de las otras dos regiones.

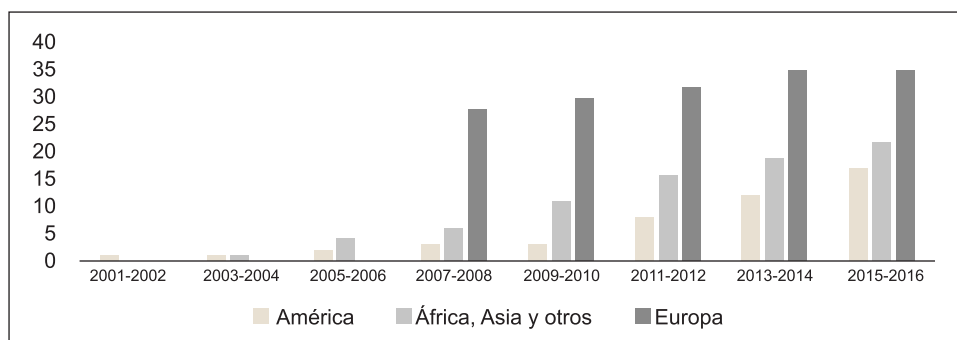
En el caso de América, los países que han adoptado el programa OEA se concentran en la subregión América Latina. Así mismo, la tasa bianual de crecimiento de países de América que han implementado el OEA ha sido del 42% (ver tabla 3) y se destaca precisamente por haber sido el primer continente en adoptarlo. De hecho, Estados Unidos fue el primer país en certificarse con su programa C-TPAT en el año 2001. No obstante, si bien es cierto que este programa tiene un nombre diferente a OEA, su principal objetivo es similar al de este último, puesto que de igual forma busca la cooperación entre todos los

⁵ Desde los proveedores hasta los clientes y consumidores.

⁶ La implementación del programa OEA en la Unión Europea entró en vigor en el año 2008, pero debido al proceso de *transposición de directivas*, cada país debía introducir posteriormente el programa en su propia legislación, por lo que el año de implementación pudo variar de un país a otro.

actores de la cadena logística para hacerla más segura (Tweddle, 2008). Por otra parte, la OMA incluye al C-TPAT dentro de los programas OEA en el mundo, lo cual sucede similarmente con los programas *Partners in Protection* de Canadá y *Nuevo Esquema de Empresas Certificadas* de México (WCO, 2017 (b)).

Gráfico 2. Países que han implementado el programa OEA



Fuente: elaboración propia con datos tomados del Compendio OEA 2017

Tabla 3. Crecimiento de países que han adoptado el programa OEA

Región	Total países 2016	Tasa de crecimiento
América	17	42,50%
África, Asia y otras	22	55,52%
Europa	35	4,56%
Total	74	

Fuente: elaboración propia con datos tomados del Compendio OEA 2017

3.2 Implementación del programa OEA en América Latina

Hasta el mes de abril del año 2017 en América Latina 14 países habían decidido implementar el programa OEA. Dicho proceso de implementación se ha caracterizado porque cada país ha definido el nombre del programa, los actores de la cadena logística que deben certificarse, la reglamentación respectiva, los beneficios, así como los requisitos⁷ para acceder a la certificación, todo ello

⁷ Entre ellos, el tiempo transcurrido haciendo operaciones de comercio exterior, el número de operaciones anuales, los niveles de rentabilidad, entre otros, estando todos ellos incorporados en la normatividad desarrollada por cada país (ver Anexo 2).

explicitado a través de una normatividad específica en cada país (ver Anexo 1). No obstante, a pesar de dichas particularidades con respecto a la certificación OEA, el marco SAFE establece 13 requisitos de obligatorio cumplimiento (ver Tabla 4) que ayudan a estandarizar la seguridad en la cadena logística y apoyan el desarrollo del programa OEA.

Tabla 4. Requisitos para las aduanas

1. Cumplimiento de los requisitos aduaneros	6. Intercambio de información, acceso y confidencialidad	11. seguridad de los socios comerciales
2. Sistema de control de registros comerciales	7. Seguridad de la carga	12. Prevención de una crisis y recuperación
3. Viabilidad financiera	8. Seguridad del transporte	13. Evaluación, análisis y mejoras
4. Consulta, cooperación y comunicación	9. Seguridad de las instalaciones	
5. Educación, formación e información	10. Seguridad en lo que respecta al personal	

Fuente: elaboración propia con base en el marco SAFE

Una de las exigencias comunes a los actores que desean certificarse como OEA es la viabilidad financiera, puesto que esta hace posible alcanzar los estándares de seguridad y posteriormente fortalecerlos. En este sentido, el marco SAFE no especifica cuantías porque tiene en cuenta la realidad económica de cada país. En Colombia, por ejemplo, cuando las empresas solicitan la certificación, después del proceso de autoevaluación deben realizar un estudio de solvencia financiera: si este no es favorable, la empresa no puede continuar el proceso para certificarse. Dicho concepto de favorabilidad es definido, como se ha dicho, por cada país.

Adicionalmente, la formación del personal es otro requisito importante en el proceso de certificación. Siendo una responsabilidad exclusiva de la empresa, la formación debe estar enfocada en la gestión de riesgos en la cadena logística y considerar que ésta, a su vez, está compuesta por personas que deben cumplir con las mejores prácticas garantizando la seguridad en cada eslabón. Además, quienes reciben la formación deben estar en capacidad de identificar situaciones que puedan generar riesgos, así como alertar sobre estos a los demás actores de la cadena.

3.3 Actores de la cadena logística y su importancia en la certificación OEA

Como se mencionó en el apartado 2.1, la cadena de suministro incluye a la cadena logística, donde la primera es el conjunto de actividades funcionales repetitivas (recepción de la materia prima, transporte, control de inventarios, compras, entre otros) a lo largo del canal de flujo de productos que le permite a la empresa llevarlos a los consumidores (Ballou, 2004). Con respecto a la cadena logística, a través de ella no solo se transfieren bienes y servicios, sino también información, y es por ello fundamental que se generen procesos transparentes y confiables para garantizar la integración y coordinación entre todos los actores de la cadena.

El programa OEA tiene como principal objetivo detectar el riesgo en la cadena logística de la manera más efectiva y rápida (Urciuoli, 2010). Por esta razón los países enfocan sus esfuerzos en estimular la adhesión al programa por parte de múltiples empresas que son actores fundamentales de la cadena logística, principalmente en los procesos de ingreso y salida de mercancías.

Uno de los principales hallazgos de la presente investigación revela que en los países de América Latina donde se ha implementado la certificación OEA existe una tendencia generalizada a iniciar el programa con empresas exportadoras e importadoras, así como con agentes aduaneros, antes que con cualquier otro actor de la cadena (ver Anexo 3). Esto es así porque los exportadores e importadores están conectados con la mayoría de los actores de la cadena logística, sea directa o indirectamente, y en consecuencia, al certificarse garantizan que todo el proceso de su cadena cumple con los estándares de seguridad establecidos por el marco SAFE. A modo de ejemplo, una de las formas que existen hoy en Colombia para demostrar que los demás actores de la cadena cumplen con buenas prácticas son los *Acuerdos de seguridad* que realizan los exportadores e importadores con proveedores, agentes de carga, transportadores terrestres y clientes, como garantía de que estos actores también tienen políticas de gestión de riesgo y de seguridad, tanto en el tratamiento de la información como en su eslabón correspondiente de la cadena logística. Así, al certificarse los generadores de carga y los agentes aduaneros (que son quienes transmiten directamente la información a la autoridad aduanera) se involucra a todos los demás actores y por ello la mayoría de países analizados en este estudio han dirigido la certificación OEA, en primer lugar, hacia esos tres actores.

Otro hallazgo con respecto a los países analizados es que a través de los diferentes programas piloto diseñados por ellos sus aduanas nacionales pudieron adquirir un conocimiento importante sobre la forma en que los demás actores de la cadena implementan controles de seguridad y de riesgo. Esto se explica porque para otorgar la certificación a los tres actores principales (exportadores, importadores y agentes aduaneros) estos deben suministrar información sobre las prácticas de seguridad de sus aliados comerciales y de cómo son elegidos.

Se puede colegir, dado lo anterior, que en la medida en que un mayor número de actores se certifiquen como OEA los países podrán garantizar que sus cadenas logísticas cumplen con los acuerdos internacionales y generan confianza tanto en los mercados internos como externos.

3.4. Importancia de la certificación OEA para Colombia

El conocimiento, según (Canals, 2003), es lo que les permite a los seres humanos interpretar el entorno y en consecuencia, actuar en él. Sin embargo, los autores de este artículo consideramos que no sólo las personas naturales adquieren conocimiento, sino también otros actores de la sociedad como las organizaciones y las instituciones, términos que en muchas ocasiones son usados indistintamente cuando en realidad se diferencian⁸ entre sí. En este sentido, la autoridad aduanera colombiana (y la de cada país) puede también adquirir conocimiento y usarlo en sus distintas prácticas: diseño de la normatividad, asesoría a los actores de la cadena, verificación del cumplimiento de requisitos, otorgamiento de la certificación OEA, entre otras. Por lo tanto, la autoridad aduanera debe trabajar no sólo para acumular un mayor conocimiento, sino también para transmitirlo asertivamente a todos los actores.

Adicionalmente, los actores que por voluntad propia deseen certificarse deben comprender el proceso, la normatividad⁹ y la razón de esta certificación: ¿para qué sirve?, ¿por qué es importante?, ¿cómo impactará en todos los niveles de la empresa?, ¿ayudará a construir mejores relaciones con todos los grupos de interés (*stakeholders*)?, ¿ayudará a mejorar la seguridad en los procesos? Estos interrogantes y otros más deberían estar clarificados antes de postularse a la certificación, puesto que la facilitarían en gran medida al promover el esfuerzo y

⁸ Para comprender la diferencia entre organización e institución, el lector puede revisar los trabajos de Scott (2001) y Giraud (2010).

⁹ En Colombia el OEA está reglamentado por el decreto 3568 del año 2011. El lector puede remitirse al Anexo 2 de este artículo para conocer los requisitos para la certificación OEA en este país. En el mismo anexo encontrará los requisitos que exigen otros países de la región América Latina.

la cooperación genuina entre todas las personas involucradas que actuarían por convicción y no por obligación. Así, el conocimiento puede ser el punto de partida para que esta certificación sea exitosa en el país. Reconocemos, además, que el conocer la realidad no implica obligatoriamente el deseo sincero de transformarla, pero ese “conocer” puede actuar como elemento catalizador para lograr la transformación, como bien lo exponen Ruvalcaba y Ricoy: “Conocer no lleva obligadamente a transformar, pero sí es un requisito para transformar la realidad en el sentido deseado; conocer puede llevar a querer un cambio y este puede llevar a conocer” (2017, p.694).

Para obtener los beneficios que la certificación OEA otorga por ser reconocida a nivel mundial, consideramos que Colombia debe trabajar en algunos puntos claves:

- Incentivar el compromiso de los actores de la cadena logística
- Lograr que las empresas que deciden hacer el proceso de certificación demuestren capacidad para controlar y minimizar los riesgos en sus procesos
- Trabajar para que la autoridad aduanera reduzca los trámites, costos y tiempos gracias a una mayor sistematización y al reconocimiento de más empresas certificadas como usuarios de confianza
- Asegurar el compromiso por parte de exportadores, importadores y agentes aduaneros (como actores principales en la cadena logística) de implementar buenas prácticas no solo en sus operaciones de comercio exterior y manipulación física de mercancías, sino también en todas las áreas que intervienen en procesos donde son críticos la transferencia de información, el control de riesgos y el aumento de la seguridad
- Promover las mejoras necesarias para lograr procedimientos internos que garanticen a los socios comerciales, aduana y clientes la confianza de que el manejo de la carga a lo largo de la cadena tiene visibilidad y trazabilidad controlada.
- Impulsar la implementación de la Norma Técnica ISO 28000 (Icontec, 2008) asegurando la gestión integral de la seguridad de la cadena de suministro y el control eficiente de los flujos de mercancías, información y capitales. Esto exige a los actores de la cadena logística desarrollar una eficiente gestión de la calidad, planificar la seguridad, implementar mejoras en sus operaciones, verificar procedimientos y llevar a cabo las modificaciones pertinentes. Estos

ajustes de las operaciones internas de las compañías fortalecen su mejora continua y aumentan la confianza por parte de sus socios estratégicos.

Por lo tanto, con la consolidación de una cultura basada en el conocimiento y el compromiso, Colombia podría afrontar los cambios necesarios para lograr la sincronización de todos los eslabones de la cadena logística en aras de certificarse como OEA. Esto último, a su vez, implica reconocer la existencia en el país de algunos beneficios y oportunidades en torno a dicha certificación (ver gráfico 3).

Gráfico 3. Beneficios y oportunidades al implementar la certificación OEA en Colombia



Fuente: elaboración propia

1. Realizar cambios sustanciales en los procesos logísticos

Es requisito fundamental para certificarse como OEA en Colombia demostrar control sobre la información y la trazabilidad de los productos que fluyen a través de la cadena logística, lo cual involucra a las áreas relacionadas con el comercio exterior y con los procesos internos de las compañías. Esto implica que tanto exportadoras como importadoras deben hacer una revisión de sus procedimientos, documentando los hechos relevantes sobre productos e

información y realizando los cambios pertinentes para garantizar la seguridad y el control que son requeridos para ser un usuario de confianza ante la autoridad aduanera.

Así mismo, los agentes aduaneros (intermediarios ante la aduana) deben garantizar que sus procesos también incorporan las buenas prácticas que implementan sus empresas generadoras, sobre todo en la gestión y control de la información, lo cual podría implicarles realizar inversiones en tecnología y sistemas de información para lograr los cambios requeridos.

Al certificarse como OEA, las empresas colombianas pueden ser declarantes directos ante la aduana, adquiriendo la responsabilidad de suministrar información correcta y real, lo cual repercutirá directamente en la estructura organizacional e impulsará cambios sustanciales en ella. Aunque hoy la certificación es voluntaria, se advierte un reto importante para los agentes aduaneros, puesto que deberán ajustar sus estructuras internas a las necesidades que la tendencia de certificación OEA presentará en el mercado nacional e internacional.

2. Oportunidades de mejora para los actores

Algunas empresas importadoras y exportadoras realizan sus operaciones de comercio exterior sin conocer completamente su cadena logística. En cuanto a esta falencia, la certificación OEA hace visible la cadena completa y todas sus actividades internas. Por lo tanto, al certificarse, las empresas pueden adquirir un mayor conocimiento sobre el estado actual del negocio e identificar los aspectos débiles, así como las acciones que deben tomar para realizar las mejoras correspondientes, disminuyendo tiempos y simplificando procesos.

Cuando los generadores de carga introduzcan estos cambios en sus procesos, el agente aduanero se beneficiará también al contar con clientes más conscientes, que brindan información más eficientemente y que disminuyen la necesidad de reprocesos.

Aquellos actores que desean certificarse como OEA, antes de presentar la solicitud, deben realizar una autoevaluación que les permite ser conscientes de sus fortalezas y debilidades en cuanto a la gestión de mercancías. En consecuencia, los cambios realizados para conseguir la certificación los beneficia permitiéndoles corregir las prácticas que no aportan a la seguridad y al control de los productos, ni al flujo continuo de la información.

3. *Simplificar, disminuir y homologar procesos entre los actores de la cadena logística*

Con la ayuda de la certificación se estandariza la gestión de la seguridad en la cadena logística, debido a que los actores implementan prácticas similares para garantizarla, facilitando con ello el trabajo de los generadores de carga (importadores y exportadores) en cuanto a la contratación de sus asociados, que son quienes realizan el proceso logístico una vez la carga sale de las instalaciones, aumentando con ello la confiabilidad.

En cuanto a los agentes aduaneros, estos pueden ser los principales beneficiados dado que ellos, al representar a los generadores de carga, están expuestos a múltiples riesgos. Por lo tanto, al promoverse la certificación OEA y gracias al aumento del número de empresas certificadas, los agentes aduaneros podrán realizar su labor con mayor seguridad.

4. *Trazabilidad en la cadena logística*

Conocer el estado de las mercancías, saber el lugar donde se encuentran en cada momento, identificar específicamente quién las manipula y en qué forma, son algunas de las características básicas que debería tener todo programa logístico de trazabilidad. Trasladar estas actividades al ámbito global implica que la gestión de mercancías en el comercio internacional debe contar con métodos de control y sistemas de información potentes que faciliten y hagan más seguros los distintos procesos.

Algunas de las empresas colombianas que han iniciado el camino hacia la certificación OEA han sufrido cambios en la forma de hacer el control a los distintos productos, tanto desde el inicio de la cadena hasta su final. Este hecho ha permitido que se garantice la visibilidad de la carga en todo momento y que se implementen mecanismos de transmisión de información que generen mayor confianza. Así mismo, al reconocer la importancia de garantizar la trazabilidad en toda la cadena logística, algunas empresas grandes y pymes han tomado conciencia de realizar cambios sustanciales para garantizar a sus aliados (que actúan como intermediarios ante la aduana) que la manipulación de las mercancías, la documentación entregada y la información brindada se corresponden con la realidad. Así, las agencias de aduana saben que la información que están entregando a las entidades de control es verídica.

5. *Seguridad de la cadena logística*

En las operaciones de comercio exterior el flujo de mercancías desde el origen hasta el destino constituye un aspecto crucial en la cadena logística dada su

impredecibilidad en términos de seguridad: el monitoreo de la carga desde el almacén hasta el cliente implica una vigilancia directa de la misma que puede tener puntos ciegos y por tanto, el control se basa exclusivamente en la confianza que se deposita en los operadores, en el agente de carga y en los transportistas terrestres. Esto mismo aplica para los funcionarios de la aduana (quienes determinan si la carga cumple o no con la normatividad vigente y si el agente aduanero escogido por la empresa está avalado) en el sentido de que pueden también existir en sus procesos de chequeo y verificación ciertos fallos que reducen la seguridad en el proceso aduanero.

Por ello las empresas deben tener precaución al escoger sus socios comerciales para la manipulación de mercancías y deben hacer también una evaluación rigurosa de las prácticas de seguridad que estos poseen. En este sentido, la certificación OEA permite reconocer aquellas empresas que cumplen con los niveles mínimos de seguridad para generar relaciones de confianza que se traduzcan en ventajas para todas las partes.

Por su parte, en Colombia el reconocimiento como OEA involucra un trabajo conjunto entre las empresas y la aduana. Por ello, cambiar la concepción (en algunos casos negativa) de la autoridad aduanera para que sea aliada en los procesos, implica por parte de las empresas informar las irregularidades a tiempo y mantener el compromiso de conservar sus buenas prácticas para acceder a los beneficios que la aduana les otorga.

6. Mejoras en la regulación aduanera

Debido a que la certificación OEA promueve la estandarización de procesos a escala global, se deben identificar las falencias a nivel nacional mediante un ejercicio comparativo con respecto a las aduanas mejor calificadas para realizar los ajustes pertinentes a la regulación aduanera, puesto que algunas veces esta entorpece el buen funcionamiento de la cadena logística incrementando los tiempos en los procesos de aduana y disminuyendo la competitividad a nivel internacional. Al realizar estos ajustes, los agentes aduaneros podrán disminuir el tiempo en los procesos y eliminar las confusiones generadas por la subjetividad de las normas, dado que son ellos quienes continuamente tienen interacción directa con la autoridad aduanera. En caso de aprovechar esta oportunidad, los agentes aduaneros podrían aumentar significativamente su productividad.

7. Implementación de tecnologías de la información

La certificación OEA también implica retos importantes para el país, como el de la implementación de tecnologías de la información para agilizar los

procesos entre los distintos actores (aduana, agentes aduaneros, importadores y exportadores). La plataforma utilizada por la autoridad aduanera colombiana es susceptible de algunas mejoras que la harían compatible con la de otras aduanas. Además, sería positivo aumentar su velocidad, tanto de respuesta como de actualización de datos en tiempo real, y que incorporase la normatividad actualizada.

Otro hecho destacable en el contexto colombiano actual es que algunos agentes aduaneros y generadores de carga señalan que la plataforma *online* de la autoridad aduanera sufre frecuentemente fallos que impiden su utilización de forma continuada, presenta errores que obstaculizan el proceso normal de desaduanamiento y algunos agentes aduaneros se ven en la tarea de realizar el proceso de manera manual, lo que implica mayor tiempo de espera y por lo tanto, aumentos en los costos de bodegaje para los exportadores e importadores.

8. Reducción de trámites

En Colombia, una de las principales barreras al comercio exterior son los numerosos trámites a los que se enfrenta una empresa al hacer un proceso de importación o exportación, puesto que se requiere un análisis documental y/o físico del proceso por parte de la aduana y de las entidades de control. Por ello, implementar la certificación OEA en Colombia implica para la autoridad aduanera una actualización de sus sistemas de información y una inversión en personal capacitado para garantizar la facilitación de los procedimientos de comercio exterior. Estos cambios deben verse reflejados en una disminución de tiempos en los procesos de aduana, en mayores facilidades para los agentes aduaneros en su intermediación y, por consiguiente, en una reducción de costos.

Igualmente, al ser reconocidos por la aduana como operadores de confianza, los exportadores tendrán la facilidad de solicitar inspección en sus instalaciones o en los depósitos autorizados, mientras que los importadores tendrán menos inspecciones físicas y documentales, lo cual, además de disminuir riesgos, agiliza los procesos en puerto. Entidades como la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA) y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) se han sumado al interés de agilizar los procesos para los actores de la cadena logística que han decidido certificarse como OEA y se han comprometido a la creación de condiciones que favorezcan la facilitación de un comercio más seguro y controlado.

9. *Reconocimiento mutuo entre aduanas*

Los acuerdos aduana-aduana son instrumentos que reconocen la compatibilidad normativa y operativa entre los programas OEA de los distintos países. Colombia ha reconocido la importancia de fortalecer su aduana a nivel mundial y es por eso que debe dedicar sus esfuerzos en mejorar los controles sin entorpecer los procesos. Este reto implica cambios sustanciales a nivel interno y un compromiso adicional por parte de las empresas usuarias, sobre todo las agencias de aduana, quienes participan como intermediarias y que a futuro tendrán la posibilidad de certificarse como OEA.

Así mismo, uno de los mayores beneficios que se obtiene al certificarse como OEA es la participación del reconocimiento entre aduanas, de esta forma la certificación traspasa fronteras y facilita el comercio a través de ellas. En el caso de América Latina, por ejemplo, los acuerdos que inicialmente se están negociando incluyen a la Alianza del Pacífico y a la Comunidad Andina de Naciones y esto es significativo para Colombia, dado que estos acuerdos pueden generar alianzas con aduanas de países cercanos geográficamente y que son a su vez socios comerciales.

10. *Agilidad en procesos aduaneros*

En la actualidad la actualización de los sistemas y la migración de la información de la aduana colombiana no son ágiles. Por lo tanto, una vez hechos los cambios requeridos para mitigar tales deficiencias los beneficios para las empresas (sobre todo las certificadas como OEA) serán notables al ser más expeditos los procedimientos en dicha aduana. Adicionalmente, el conocimiento del usuario aduanero será más completo y así la aduana podrá evaluar a los usuarios a través de sus operaciones sin la necesidad de hacer revisiones físicas. La agilidad en este punto de la cadena reduce tiempos logísticos y costos, lo que se traduce en un aumento de la competitividad de las empresas, tanto en operaciones de exportación como de importación.

11. *Reconocimiento de las empresas a nivel internacional*

Los principales socios comerciales de Colombia a nivel de exportaciones en el 2016 fueron Estados Unidos, Ecuador, Perú y México (ProColombia, 2016). Es de destacar que estos países tienen implementado el programa OEA, lo que ayudaría a las empresas colombianas a aumentar su reconocimiento a nivel internacional, al estrechar relaciones con estos países y al abrir puertas para nuevas operaciones con otros que estén implementando el programa.

Lo anterior es importante porque la certificación OEA se ha convertido en un diferenciador que refleja el grado de compromiso de las empresas con unas mejores prácticas. Es por ello que las grandes importadoras de países desarrollados están exigiendo que sus proveedores estén certificados como OEA, lo que se constituye para las empresas en una ventaja sobre las que aún no lo están. Es por ello fundamental demostrarle al mercado internacional que la cadena logística colombiana está bajo control y supervisión por parte de la aduana.

12. *Ser parte activa del comercio exterior*

El desarrollo e implementación del programa OEA en Colombia va en línea con la tendencia internacional, buscando la participación de las compañías colombianas en el exterior con el estatus que los organismos internacionales le han otorgado a cada empresa certificada. Como actores principales de la cadena logística, los exportadores e importadores han iniciado la implementación del programa, ya que son quienes tienen contacto con proveedores y clientes a nivel internacional. Sin embargo, al interior de la cadena, más precisamente en la relación aduana-empresa, aparece un tercer actor intermediario entre ellos: los agentes aduaneros, y es de vital importancia garantizar que su función también está certificada.

De igual manera, para que la certificación trascienda del entorno nacional al internacional, es necesario el reconocimiento entre aduanas y la continua revisión de las tendencias mundiales con respecto a la seguridad y el control de la cadena logística. Así, el mejoramiento continuo de los procesos y el cumplimiento de los requisitos permitirá la vigencia en el ámbito internacional para las empresas colombianas que decidan certificarse.

4. Conclusiones

- La certificación OEA potencia el acceso a los mercados internacionales, reduce los niveles de riesgo y los costos, minimiza los tiempos logísticos y garantiza el reconocimiento como usuarios de confianza ante las aduanas de otros países.
- La implementación de la certificación OEA en América Latina es un objetivo regional al que se están adhiriendo las distintas aduanas que han identificado la necesidad de tener un mayor número de actores certificados para que sean parte activa de las operaciones de comercio exterior y sean reconocidos a nivel internacional.

- Iniciar el programa OEA en cada país con los exportadores e importadores permite tener mayor control del flujo de mercancías, puesto que los agentes aduaneros como intermediarios entre las empresas y la aduana, cuando están certificados, pueden garantizar que a nivel documental y operativo sus socios cumplen con la normatividad y entregan información veraz y completa a la aduana.
- Las empresas que realizan operaciones de comercio exterior y que están certificadas como OEA garantizan a las respectivas aduanas y al mercado internacional que los eslabones de la cadena que tienen contacto con sus mercancías cuentan con prácticas seguras y confiables; de esta manera las aduanas tienen un control indirecto sobre aquellos actores que aún no se han certificado como OEA.
- Las agencias de aduana tienen el rol de intermediarios entre las empresas y las aduanas, realizando los procesos de intercambio de información y es por ello que se convierten en un actor fundamental en la cadena logística al certificar también sus propios procesos, asegurando así que de principio a fin el flujo de mercancías y de información está controlado por la entidad aduanera.
- Colombia cuenta con algunas empresas certificadas que han reconocido la importancia del programa OEA. No obstante, el reto para el país sigue siendo demostrarle a los distintos usuarios aduaneros que al optar por la certificación podrán acceder a los beneficios que otorga la autoridad aduanera.
- Es necesario fomentar en Colombia un real compromiso por parte del sector empresarial que participa en las operaciones de comercio exterior para su adhesión al programa OEA, puesto que ello puede derivar en una solución a mediano plazo de algunas de las falencias que presenta el mercado nacional, mejorando la competitividad internacional del país.
- Los resultados publicados en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial para Colombia en los últimos años reflejan la necesidad que tiene el país de mejorar y fortalecer toda su infraestructura logística. La certificación OEA podría ser uno de los medios para hacerlo, puesto que exige un proceso de autoevaluación y de posterior implementación de medidas correctivas, involucrando a múltiples actores: generadores de carga, empresas prestadoras de servicios logísticos y la autoridad aduanera.

5. Limitaciones

- La información consultada en la página oficial de cada aduana en algunas ocasiones no estaba disponible o se encontraba desactualizada. Esto impidió incorporar otros atributos que fueran comunes y que pudieran ser comparados entre los distintos países analizados en este estudio, dado que la única fuente de información confiable en esta materia es suministrada por la autoridad aduanera de cada país.
- La escasa simetría entre los informes publicados por las autoridades aduaneras y el uso de términos específicos en cada país obligaron a un ejercicio de interpretación de la normatividad y a la necesidad de unificar conceptos para la región, conduciendo a una homogenización de información que posiblemente hizo menos rico el análisis presentado.
- Aunque esta investigación pretendía incluir en el análisis a la mayoría de países pertenecientes a la región América Latina, seis de ellos no se mencionan: Cuba, Venezuela, Paraguay, Haití, Honduras y Nicaragua. Esto se debe específicamente a que no se encontró información oficial sobre el programa OEA en dichos países y esto obligó a su no inclusión, limitando con ello el alcance de este trabajo.

6. Líneas futuras de investigación

Durante la investigación se identificaron algunos elementos que podrían ser objeto de interés en posteriores investigaciones y que podrían ayudar a comprender de mejor manera el proceso de certificación OEA en Colombia:

- Es pertinente identificar las buenas prácticas que realizan las empresas certificadas como OEA en Colombia para asegurar la trazabilidad requerida por el marco SAFE. Esto podría hacerse a través de estudios de casos donde las unidades de análisis sean empresas colombianas. Sería importante identificar las acciones que tomaron para obtener la certificación y si existe relación entre sus prácticas y las de otras empresas también certificadas.
- Esta investigación señaló una debilidad en la autoridad aduanera colombiana en materia de tecnología, por lo que sería útil profundizar en la identificación de los retos que en este sentido tiene esta aduana para facilitar la trazabilidad de la información. Esto podría complementarse con un análisis comparativo con aduanas de países de la región que han implementado el programa OEA y que tienen en vigor acuerdos de reconocimiento mutuo.

- Desde la teoría de la gestión del conocimiento podría hacerse un estudio que indague por las políticas que ha adoptado la autoridad aduanera colombiana con respecto a la forma en que el conocimiento adquirido se transmite y potencializa entre sus miembros, así como si cuenta con el personal adecuado en términos de experticia para asesorar a las empresas en el proceso de certificación OEA.
- A nivel de la región América Latina podría estudiarse el comportamiento que en bloque siguen las distintas autoridades aduaneras que han adoptado el programa OEA, por ejemplo, determinando si existe algún patrón del tipo "líder/seguidores" en cuanto a la emisión de normatividad aduanera.

Referencias

- Ballou, R. H. (2004). *Logística: Administración de la cadena de suministro*. Quinta Edición: Pearson Educación, México.
- Brenton, P., & Hiroshi, I. (2005). Rules of origin, trade, and customs. In *Customs Modernization Handbook* (L. De Wulf y J.B. Sokol (Eds.), pp. 183-213). The World Bank.
- Brown, A. G., & Stern, R. M. (2011). Free Trade Agreements and Governance of the Global Trading System. *The World Economy*, 34(3), 331-354.
- Canals, A. (2003). *La gestión del conocimiento*. En Acto de presentación del libro Gestión del conocimiento (2003: Barcelona). Recuperado de: http://files.gestiondelconocimiento0.webnode.es/200000024-4c59c4d528/gestion_del_conocimiento.pdf
- Chalfin, B. (2007). Customs Regimes and the Materiality of Global Mobility: Governing the Port of Rotterdam. *American Behavioral Scientist*, 50(12), 1610-1630.
- Chen, M.-K., Wang, S.-C., & Chiou, C.-H. (2009). The e-Business Policy of Global Logistics Management for Manufacturing. *International Journal of Electronic Business Management*, 7(2), 86-97.
- Choi, J. Y. (2011). A survey of single window implementation. *World Customs Organization, WCO Research Paper*, 1-30.
- Danet, M. (2007). *SAFE framework of standards* (pp. 1-58). Brussels: World Customs Organization.
- Danvila del Valle, I., & Castillo, M. S. (2009). Human capital and sustainable competitive advantage: An analysis of the relationship between training and performance. *International Entrepreneurship and Management Journal*, 5(2), 139-163.
- Dür, A., Baccini, L., & Elsig, M. (2014). The design of international trade agreements: Introducing a new dataset. *The Review of International Organizations*, 9(3), 353-375.
- Duval, Y. (2007). Trade Facilitation beyond the Doha Round of Negotiations. *Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series*, (50), 1-25.

- Ennouri, W. (2013). Risks management: new literature review. *Polish Journal of Management Studies*, (Vol. 8), 288-297.
- Frey, B. S., Luechinger, S., & Stutzer, A. (2007). Calculating tragedy: Assessing the costs of terrorism. *Journal of Economic Surveys*, 21(1), 1-24.
- Giraud, C. (2010). *Del ahorro y del gasto: sociología de la organización y la institución*. Buenos Aires - Argentina: Biblos.
- Gudehus, T., & Kotzab, H. (2012). Tasks and Aspects of Modern Logistics. In *Comprehensive Logistics* (pp. 3-37). Springer, Berlin, Heidelberg.
- Hale, T., & Moberg, C. R. (2005). Improving supply chain disaster preparedness: A decision process for secure site location. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 35(3), 195-207.
- Herrera, C. F., & Blanco, C. F. (2011). Consequences of consumer trust in PDO food products: the role of familiarity. *Journal of Product & Brand Management*, 20(4), 282-296.
- Hillier-Fry, C. (2014). *Gestión internacional del capital humano. Cómo potenciar la competitividad internacional a través de la organización y las personas*. (Primera edición). Madrid-España: Editorial Almuzara, S.L.
- Hoekman, B., & Mattoo, A. (2007). Regulatory cooperation, aid for trade and the general agreement on trade in services. *Policy Research Working Paper 4451*. *The World Bank*, 1-26.
- Hsu, C. W. (2009). Frame misalignment: interpreting the implementation of information systems security certification in an organization. *European Journal of Information Systems*, 18(2), 140-150.
- ICONTEC (2008). Sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro. *Norma Técnica Colombiana*, NTC-ISO 28000. Diciembre. Bogotá-Colombia.
- Jansen, M. (2010). Developing countries, standards and the WTO. *The Journal of International Trade & Economic Development*, 19(1), 163-185.
- Kim, J. B. (2012). An empirical study on consumer first purchase intention in online shopping: integrating initial trust and TAM. *Electronic Commerce Research*, 12(2), 125-150.
- Laden, M. D. (2007). The genesis of the US C-TPAT program: lessons learned and earned by the government and trade. In *World Customs Journal* (Vol. 1, pp. 75-80). World Customs Organization.
- Lun, Y. H. V., Wong, C. W. Y., Lai, K.-H., & Cheng, T. C. E. (2008). Institutional Perspective on the Adoption of Technology for the Security Enhancement of Container Transport. *Transport Reviews*, 28(1), 21-33.
- Manzini, R., Gamberi, M., Gebennini, E., & Regattieri, A. (2008). An integrated approach to the design and management of a supply chain system. *The International Journal of Advanced Manufacturing Technology*, 37(5-6), 625-640.

- Marin, G., Mateiu, A., & Mailinger, W. (2015). Collaborative Practices within the Supply Chain Area, as a Solution for Logistic Enterprises to Solve the Challenges in Obtaining Sustainability. *International Journal of Economic Practices and Theories*, 5(3), 222-232.
- McLinden, G. F., Enrique Widdowson, David Doyle, Tom. (2011). *Border Management Modernization*. Washington: The World Bank.
- McWilliams, A., & Siegel, D. (2001). Corporate social responsibility: A theory of the firm perspective. *Academy of Management Review*, 26(1), 117-127.
- Metaparti, P. (2010). Rhetoric, rationality and reality in post-9/11 maritime security. *Maritime Policy & Management*, 37(7), 723-736.
- Mikuriya, K. (2007). Supply chain security: the customs community's response. *World Customs Journal*, 1(2), 51-59.
- Mikuriya, K. (2015). *SAFE framework of standards to secure and facilitate global trade* (pp. 1-74). Brussels: World Customs Organization.
- Miled, M. S., & Fiore, C. (2014). The "Authorized Economic Operator" certification and firm performance. In *2014 International Conference on Advanced Logistics and Transport (ICALT)* (pp. 167-172).
- Polner, M. (2012). Compendium of authorized economic operator programmes. *World Customs Organization, WCO Research Paper*, 1-65.
- ProColombia. (2016). *Análisis de las exportaciones colombianas*. (pp. 1-22). Recuperado de: http://www.colombiatrade.com.co/sites/default/files/analisis_de_exportaciones_colombianas_enero_a_octubre.pdf
- Richels, R. G., & Blanford, G. J. (2008). The value of technological advance in decarbonizing the US economy. *Energy Economics*, 30(6), 2930-2946.
- Rodríguez-Antón, J. M., & Alonso-Almeida, M. M. (2011). Quality certification systems and their impact on employee satisfaction in services with high levels of customer contact. *Total Quality Management & Business Excellence*, 22(2), 145-157.
- Ruvalcaba, M. M. F., & Ricoy, M. T. P. (2017). Estudios organizacionales y estudios de género: aportaciones de anglófonos e hispanófonos. In *Tratado de Estudios Organizacionales. Teorización sobre el campo* (Primera edición, Vol. 1). Medellín-Colombia: Sage - Eafit.
- Schandl, H., Hatfield-Dodds, S., Wiedmann, T., Geschke, A., Cai, Y., West, J., ... Owen, A. (2016). Decoupling global environmental pressure and economic growth: Scenarios for energy use, materials use and carbon emissions. *Journal of Cleaner Production*, 132, 45-56.
- Scott, W. R. (2001). *Institutions and organizations* (Second edition). California - United States of America: Sage Publications Inc.
- Skandrani, H., Triki, A., & Baratlí, B. (2011). Trust in supply chains, meanings, determinants and demonstrations: A qualitative study in an emerging market context. *Qualitative Market Research: An International Journal*, 14(4), 391-409.

- Stablein, R. (2017). Los datos en la investigación en los estudios organizacionales. In *Tratado de Estudios Organizacionales. Teorización sobre el campo* (Primera edición, Vol. 1). Medellín-Colombia: Sage - Eafit.
- Tweddle, D. (2008). Logistics, security and compliance: the part to be played by Authorised Economic Operators (AEOs) and data management. In *World Customs Journal* (Vol. 2, pp. 101 - 105). World Customs Organization.
- Urciuoli, L. (2010). Supply chain security—mitigation measures and a logistics multi-layered framework. *Journal of Transportation Security*, 3(1), 1 - 28.
- Valensisi, G., Lisinge, R., & Karingi, S. (2014). Towards an Assessment of the Costs and Benefits of Implementing Trade Facilitation Measures in Africa (pp. 1 - 42). Presented at the Post-Bali Trade Facilitation Symposium for African LDCs, Mwanza (Tanzania).
- WCO. (2017 (a)). List of 182 members. World Customs Organization. Recuperado de: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/wco-members/list-of-members-with-membership-date.pdf?db=web>
- WCO. (2017 (b)). Compendium of Authorized Economic Operator Programmes. World Customs Organization. Recuperado de: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-compendium-2017.pdf?db=web>
- Weerth, C. (2009). The World Customs Organization: A Short History and Its Legal Milestones. *Global Trade and Customs Journal*, 4(7/8), 267 - 269.
- Widdowson, D. (2007). The changing role of customs: evolution or revolution? *World Customs Journal*, 1(1), 31 - 37.
- Wiebe, K. S., Bruckner, M., Giljum, S., Lutz, C., & Polzin, C. (2012). Carbon and materials embodied in the international trade of emerging economies. *Journal of Industrial Ecology*, 16(4), 636 - 646.
- Wilmsmeier, G., & Monios, J. (2016). Container Ports in Latin America: Challenges in a Changing Global Economy. In *Dynamic Shipping and Port Development in the Globalized Economy* (pp. 11 - 52). Palgrave Macmillan, London.
- Wilmsmeier, G., Monios, J., & Pérez-Salas, G. (2014). Port system evolution - the case of Latin America and the Caribbean. *Journal of Transport Geography*, 39(Supplement C), 208 - 221.
- WTO. (2018). Trade Facilitation Agreement. World Trade Organization. Recuperado de: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm
- Zhang, Y. (2009). Structural decomposition analysis of sources of decarbonizing economic development in China; 1992 - 2006. *Ecological Economics*, 68(8), 2399 - 2405.

9. Anexos

Anexo 1. Reglamentación OEA en América Latina

País	Normatividad	Nombre del programa
Argentina	Resolución General AFIP N° 2350/2007 Nota Externa N° 37/2009	Sistema aduanero de operadores confiables (SAOC)
Brasil	IN RFB n° 1.521/2014	Blue Line
Bolivia	Manual para Certificación de OEA (RA-PE N° 01-014-17)	Operador Económico Autorizado (OEA)
Colombia	Decreto 3568 DE 2011	Operador Económico Autorizado (OEA)
Costa Rica	Decreto N° 38998-H	Operador Económico Autorizado (OEA)
Chile	Resolución 0849 (sobre la creación de los OEA, 02.2009)	Operador Económico Autorizado (OEA)
Ecuador	SENAE-GOE-2-4-003 V1	Operador Económico Autorizado (OEA)
El Salvador	DGA-011-2016 / ANEXO I DACG No. DGA-011-2016 RECAUCA	Operador Económico Autorizado (OEA)
Guatemala	Resolución 368-2015 COMIECO Acuerdo de directorio 14-2010 / RECAUCA	Operador Económico Autorizado (OEA)
México	Ley aduanera art 100 / Pagina principal SAT	Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC)
Perú	Reglamento OEA - D. SUP. N° 184-2016-EF	Operador Económico Autorizado (OEA)
Panamá	Decreto ejecutivo N.º 988 del 2 de octubre de 2013	Operador Económico Autorizado (OEA)
República Dominicana	Decreto 144-12	Operador Económico Autorizado (OEA)
Uruguay	Decreto 2010/015	Operador Económico Calificado (OEC)

Anexo 2. Requisitos para certificación OEA por país

ARGENTINA



1. Observar las normas y, si procede, facilitar una garantía
2. Presentar la solicitud ante la Dirección General de Aduanas, junto con la documentación suplementaria
3. Describir el proceso de producción, el transporte, las normas de seguridad, entre otras cosas (cadena logística segura)
4. Accesibilidad al sistema informatizado de gestión – inventario y control. Los controles se basan en el riesgo
5. Disponibilidad de un sistema de control de imágenes que facilita una comunicación permanente y fluida con las zonas de control aduanero. Los criterios de solvencia son menores para las PYMES
6. Presentar Declaración Jurada en la cual manifieste el cumplimiento de las obligaciones tributarias (aduaneras, impositivas y previsionales)
7. Haber desarrollado la actividad durante (los requisitos de tiempo son diferentes para cada operador: Exortador o Despachante aduanero)
8. Operar con al menos un (1) exportador/importador que revista la calidad de Operador Confiable, en base a la normativa vigente.
9. Presentar Declaración Jurada en la cual manifieste no hallarse comprendido en las circunstancias impeditivas previstas en el punto 5 del Anexo I de la Nota Externa N° 37/06
10. Presentar ante la Dirección General de Aduanas un esquema del proceso documental completo de sus operaciones (flujograma) actualizado, el cual deberá ser preciso y verificable, referido a sus clientes y a las operaciones como Operador de Comercio Exterior relacionadas.

EL SALVADOR



1. Mínimo de operaciones de comercio exterior anuales
2. Demostrar solvencia financiera, presentar los estados financieros de los últimos 3 años
3. No haber reportado perdidas en los últimos tres años previos a la fecha de presentación
4. Conformidad demostrada con el cumplimiento administrativo, tributario, aduanero y judicial durante los últimos tres años
5. Contar con medidas de seguridad que garanticen la integridad de la carga
6. Establecer requisitos y condiciones a los socios comerciales
7. Realizar sus operaciones aduaneras por la vía electrónica
8. Estar al día en sus obligaciones previsionales
9. Estar solvente con el pago de los impuestos municipales
10. Estar domiciliado en El Salvador
11. Tener más de 5 años de operación de comercio internacional
12. Contar con certificación vigente
13. Cumplir con los estándares internacionales de seguridad de la cadena
14. Contar con instalaciones adecuadas
15. Contar con sistema de circuito cerrado con enlace al servicio aduanero
16. Determinar y documentar medidas adecuadas y garantizar su cumplimiento
17. Revisar periódicamente los procedimientos
18. Adoptar medida de seguridad en tema de tecnología
19. Presentar los informes requeridos por el servicio aduanero

BRASIL



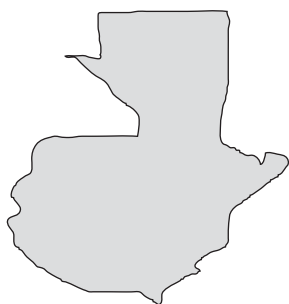
1. Ser una empresa con un contrato social consolidado
2. Disponer de sistemas de control interno claramente definidos
3. Adherirse a los criterios financieros
4. Archivo electrónico de los resultados de los controles y de otros documentos comerciales y administrativos

PANAMÁ



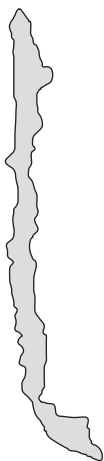
1. Autoevaluación inicial
2. Condiciones previas sobre existencia, registro y licencias de los interesados.
3. Cumplimiento de las condiciones previas
5. Historial satisfactorio de cumplimiento aduanero, tributario y judicial.
6. Viabilidad financiera acreditada
7. Gestión administrativa, contable y logística adecuada
8. Medidas de protección y seguridad

GUATEMALA



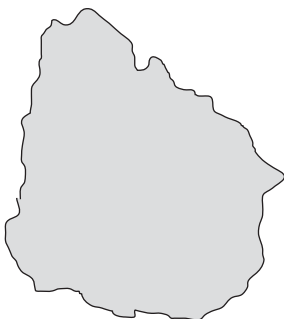
1. Certificación del Registro Mercantil
2. Mínimo 3 años realizando operaciones de comercio exterior
3. Demostrar solvencia financiera
4. Haber cumplido con el marco legal tributario y aduanero durante los últimos 3 años
5. Contar con un sistema adecuado de gestión administrativa y registro de sus operaciones
6. Contar con medida de seguridad y protección adecuadas en relación con la carga, el personal, socios comerciales, informática, transporte, así como formación y sensibilización del personal.
7. Contar con certificación vigente

CHILE



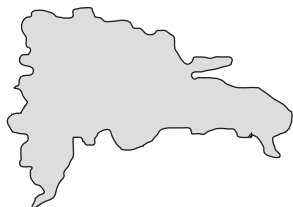
1. Solicitud: la empresa debe rellenar y entregar a la Aduana el formulario único de solicitud
2. Evaluación: la evaluación se basa en la información facilitada por el solicitante en el formulario único
3. Certificación: la acreditación es válida cuatro años, al término de este periodo, las empresas deben solicitar la renovación de la acreditación; se debe actualizar la información y los datos de la vez anterior
4. Seguimiento y reevaluación: la Aduana evalúa si el operador comercial sigue respetando sus obligaciones y las normas aplicables. En caso de que no sea así, la Aduana podrá suspender o revocar la acreditación

URUGUAY



1. Estar inscrito en el RUT con una antigüedad mínima de 3 años
2. Solvencia financiera
3. Cumplir con las normas contables y presentar os estados contables auditados
4. Declaración jurada de la situación legal de la empresa, socios o directores con delitos o infracciones aduaneras, tributarias o penales.
5. Cumplimiento tributario y aduanero satisfactorio tanto de la empresa como sus directores y propietarios.
6. Adecuada gestión administrativa y documentada y de aplicación comprobable.
7. Contar con sistema de gestión de la seguridad, documentado, de aplicación comprobable, debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:
 1. Seguridad con relación a los socios comerciales
 2. Seguridad en las unidades de transporte de carga
 3. Seguridad en el acceso de personas
 4. Seguridad de las mercaderías
 5. Seguridad física en las instalaciones
 6. Seguridad de la información

REPÚBLICA DOMINICANA



1. Estar legalmente constituida hace 3 años como mínimo
2. Estar registrado en el Registro Nacional de Contribuyente por un período mínimo de tres años.
3. una trayectoria ininterrumpida de operaciones de por lo menos tres años.
4. Estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias, aduaneras, demás exigidas por las autoridades reguladoras del comercio exterior
5. No haber sido sancionado, por lo menos durante los últimos tres años de operaciones, por infracciones graves leves reiteradas la legislación aduanera, tributaria y demás reguladas del comercio exterior
6. Poseer buena solvencia financiera durante al menos los últimos tres años.
7. Tener vigente, según corresponda, las licencias, autorizaciones registros exigidos por todas las autoridades reguladoras del comercio exterior
8. Que el solicitante y toda persona con capacidad de representar la empresa ante la Administración Aduanera, al momento de la presentación de la solicitud, no posean antecedentes de condenaciones se encuentren sometidos a investigaciones en curso.
9. Sistema adecuando de gestión administrativa (sistema de gestión del riesgo)
10. Niveles satisfactorios de seguridad, en su cadena logística

COLOMBIA



1. Estar domiciliados y acreditar la existencia y representación legal en el país
2. Estar inscrito y encontrarse activo en el Registro Único Tributario
3. Tener una trayectoria efectiva en el desarrollo de la actividad para la cual solicita la autorización, de tres (3) años como mínimo
4. Contar con las autorizaciones, registros, conceptos, habilitaciones, declaratorias, licencias, permisos, cualquiera que sea su denominación, exigidos por las autoridades de control de acuerdo con la normatividad vigente para ejercer su actividad, cuando a ello hubiere lugar.
5. Obtener una calificación favorable por parte de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)
6. No haber sido objeto de sanciones impuestas mediante acto administrativo ejecutoriado, durante los dos (2) años anteriores a la presentación de la solicitud
7. Encontrarse al día o tener acuerdos de pago vigentes y al día, sobre las obligaciones tributarias, aduaneras y sanciones cambiarias y demás deudas legalmente exigibles a favor de la Unidad Administrativa Especial de la DIAN.
8. Que el interesado, sus socios, accionistas, miembros de juntas directivas, representantes legales, contadores, revisores fiscales, representantes aduaneros y los controlantes directos e indirectos: No tengan antecedentes penales por conductas punibles contra el patrimonio económico, contra la fe pública, contra el orden económico y social y contra la seguridad pública. No haber sido objeto de incidentes de seguridad en la cadena de suministro internacional.
9. No haber sido sancionado con cancelación de autorización, habilitación y demás calidades otorgadas por parte de la Unidad Administrativa Especial de la DIAN.
10. Demostrar solvencia financiera durante los tres (3) últimos años de operaciones.

PERÚ



1. Trayectoria satisfactoria de cumplimiento de la normatividad vigente
2. Sistema adecuado de los registros contables y logísticos
3. Solvencia financiera
4. Nivel de seguridad adecuado:
 1. Planeación de la seguridad en la cadena de suministro
 2. Seguridad física
 3. Seguridad de acceso a las instalaciones
 4. Seguridad del asociado de negocio
 5. Seguridad de procesos
 6. Seguridad del contenedor y unidades de la carga
 7. Seguridad en el proceso de transporte
 8. Seguridad del personal
 9. Seguridad de la información y del sistema informático
 10. Entrenamiento en seguridad y conciencia de amenazas

MÉXICO



1. Que estén constituidas conforme la legislación aduanera
2. Que designen a las empresas transportistas autorizadas para efectuar el traslado de las mercancías de comercio exterior
3. Haber realizado operaciones de comercio exterior por lo menos tres años previos a la solicitud
4. Opinión positiva sobre las normas fiscales vigentes
5. Realizar a través del esquema electrónico e5cinco, el pago del derecho que corresponda la fecha de la presentación de la solicitud
6. Presentar el formato de solicitud de inscripción con la documentación solicitada
7. Cumplir con los 11 estándares por materia de seguridad:
 1. Planeación de la seguridad en la cadena de suministro
 2. Seguridad física
 3. Controles de acceso
 4. Socios comerciales
 5. Seguridad de procesos
 6. Gestión aduanera
 7. Seguridad de los vehículos de carga
 8. Seguridad del personal
 9. Seguridad de la información y documentación
 10. Manejo e investigación de incidentes
 11. Capacitación en seguridad

BOLIVIA



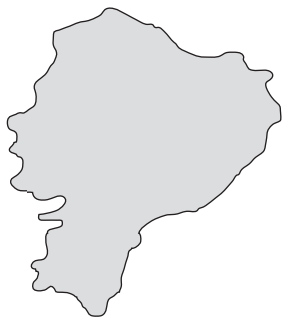
1. Estar debidamente registrado en el Padrón de Operadores de Comercio Exterior de la Aduana Nacional.
2. Estar legalmente constituido conforme a la normativa vigente.
3. Estar debidamente inscrito y con el estado "Activo" en el Padrón de contribuyentes del Servicio de Impuestos Nacionales, en la actividad económica para la cual solicita la certificación de Operador Económico Autorizado.
4. Realizar habitualmente la actividad económica para la cual solicita la certificación, durante los tres (3) años anteriores a la presentación de la solicitud para certificación de Operador Económico Autorizado.
5. No contar con obligaciones aduaneras y tributarias líquidas y exigibles pendientes de pago durante los últimos tres (3) años.
6. No contar con procesos por contrabando contravenacional ejecutoriados, durante los últimos dos (2) años anteriores.
7. No contar con declaraciones juradas pendientes de presentación o de pago ante el Servicio de Impuestos Nacionales (o tener un plan de pagos vigente sobre las mismas), durante los últimos tres (3) años anteriores.
8. No estar identificado con la marca de control por domicilio inexistente en el padrón de contribuyentes del Servicio de Impuestos Nacionales.
9. Contar con un historial de comportamiento aduanero favorable, de acuerdo con los criterios establecidos por la Aduana Nacional.

COSTA RICA



1. Tener domicilio en el territorio aduanero nacional.
2. Haber efectuado exportaciones y/o importaciones por un período no menor a los tres años anteriores a la presentación de la solicitud.
3. Poseer capacidad jurídica para actuar y contraer obligaciones
4. Encontrarse al día con las obligaciones tributarias y aduaneras.
5. No haber sido sancionado en los últimos tres años anteriores a la presentación de la solicitud.
6. No haber sido sentenciado en los últimos 10 años anteriores a la presentación de la solicitud, por delitos penales castigables por los tribunales de justicia nacionales e internacionales.
7. Cumplir con los requisitos de la gestión administrativa
8. Solvencia Financiera
9. Medidas de Seguridad

ECUADOR



1. Encontrarse domiciliada en el Ecuador
2. Estar constituida por un período mínimo de tres (3) años previo a la fecha de la presentación de la solicitud OEA
3. Encontrarse registrado como Operador de Comercio Exterior ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
4. Tener una trayectoria ininterrumpida de al menos tres años anteriores a la solicitud de Operador Económico Autorizado, en las operaciones de exportación.
5. No haber sido suspendido como OCE por el SENAE por más de dos (2) ocasiones en los últimos dos (2) años.
6. No haber sido cancelado como OCE por el SENAE en los últimos dos (2) años.
7. No encontrarse vinculados, ni haber estado vinculados, la empresa, el o los representantes legales como persona natural o jurídica, socios y/o accionistas, en alguna investigación de tipo penal por delitos tributarios, contra la administración aduanera, contra la fe pública, contra la seguridad pública, delitos económicos y tráfico ilícito de drogas. En el caso que en la etapa investigativa se ordene el archivo del proceso, o no se vincule a la empresa ni a socios y/o accionistas, podrá volver a presentar la solicitud OEA.
8. No haber sido sancionado administrativamente por cometer alguno de los actos contemplados en los artículos derogados 177, 178 y/o 182 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, actual 190 literales n) y o) del mencionado cuerpo legal en los últimos 3 años.
9. No tener obligaciones pendientes tributarias, aduaneras, ni con el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.
10. No haber sido contratista incumplido ni adjudicatario fallido con alguna institución del Estado.
11. Mantener actualizados sus estados financieros, que reflejen un apropiado manejo de recursos para realizar sus operaciones y cumplir sus obligaciones.
12. No haber sido declarado en insolvencia financiera o quiebra en los últimos 3 años.