

El control aeroportuario para Operadores Económicos Autorizados¹

Airport control for authorized economic operators

Zeudy Lizette González Gómez²

Edwin Rodríguez Galeano³

Geraldine Sepúlveda Cortes⁴

¹ Este artículo se deriva de la investigación realizada en marco del trabajo de grado de la Especialización en Legislación Aduanera. Este artículo fue asesorado por Jorge Andrés Acosta Strobel, docente perteneciente al Grupo de Investigación de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer.

² Abogada de la Corporación de Ciencia y Desarrollo (UNICIENCIA), Estudiante de Especialización en Legislación Aduanera de la Institución Universitaria Esumer, Docente Virtual de la Escuela de Policía, personero del municipio de Sabaneta- Antioquia.

³ Abogado de la Institución Universitaria Salazar y Herrera, Estudiante de Especialización en Legislación Aduanera de la Institución Universitaria Esumer

⁴ Negociadora Internacional de la Institución Universitaria Salazar y Herrera, Estudiante de Especialización en Legislación Aduanera de la Institución Universitaria Esumer

Resumen

Ser operador económico autorizado, OEA, trae beneficios como la confianza otorgada a la empresa que recibe la certificación, reconocimiento de operador seguro y confiable en la cadena de suministro por parte de las autoridades de control y fiscalización, la disminución en inspecciones físicas y documentales para las operaciones de exportación, importación y tránsito aduanero por parte de la Dian, y disminución de inspecciones físicas para las operaciones por la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional. dando credibilidad a las empresas a nivel internacional, maximizan la confiabilidad de los importadores en el exterior, aumenta el comercio internacional, ya que la gestión del riesgo disminuye, puesto que las mercancías adquiridas estén libres de manipulación como lo son los narcóticos.

Colombia lleva décadas con el flagelo del narcotráfico, y no se puede seguir en el mismo círculo involutivo, se debe afianzar la imagen positiva que Colombia debe tener; es por esto que los procesos y procedimientos a nivel exportación, se deben estudiar minuciosamente para alcanzar el nivel de excelencia, para esto la aplicación se debe dar desde la parte interna y manejo de las autoridades competentes como lo es la especialidad de antinarcóticos en cuanto al manejo y selectividad de las mismas.

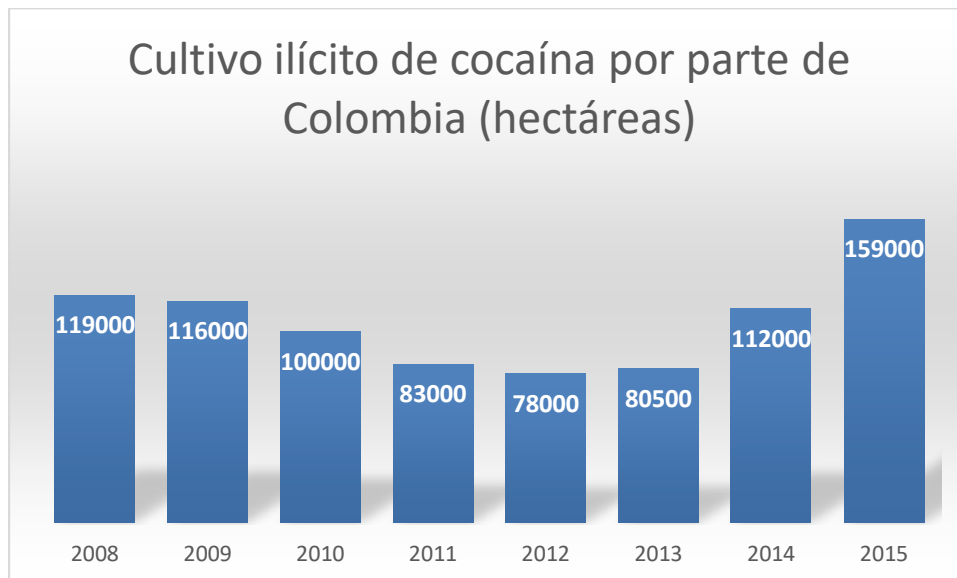
Palabras clave: Operador Económico Autorizado (OEA), Antinarcóticos, Control Aeroportuario, Carga Internacional, Gestión del Riesgo.

1. Introducción

En Colombia lleva 50 años vivenciando el conflicto interno armado. Dicho evento ha generado que el país, por gran parte del Siglo XX, generara mecanismos de control para prevenir el conflicto interno y la financiación de los grupos armados subversivos o al margen de la ley del mismo a través de lavado de activos. A comienzos del Siglo XXI a nivel mundial se generó un impacto fuerte en los sistemas de gestión del riesgo y el lavado de activos a través del atentado del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América (Acosta Strobel & Londoño Ossa, 2015). Dentro de este proceso el terrorismo evidenció la necesidad de uso de mecanismos de prevención de flagelos como la extorsión, secuestro, tráfico de armas y narcotráfico.

En el año 2015 el Estado colombiano a pesar de haber implementado varios mecanismos de control contra la financiación del terrorismo y el lavado de activos, ha mostrado un creciente cultivo ilegal de la hoja de coca, como uno de los principales productos del narcotráfico. Según el Departamento de Estado de Estados Unidos en su informe antidrogas del año 2015, ha establecido que Colombia ha aumentado el cultivo de hectáreas de material ilícito como la cocaína.

Gráfica 1. Hectáreas de Cultivo ilícito de cocaína en Colombia de 2008- 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de Revista Semana (2017)

se hace importante establecer que el Estado colombiano ha sufrido del flagelo de las drogas desde los años 70's, cuando a partir del desarrollo de grupos guerrilleros y otros grupos como los

carteles del narcotráfico que buscaban la financiación de sus actividades ilícitas a partir del comercio ilegal de estupefacientes. Según el Departamento de Estado de Estados Unidos, Colombia sigue siendo uno de los mayores productores y exportadores de cocaína en el mundo, así como de otros estupefacientes como la heroína y la marihuana. Dentro de este contexto, se expresa que Estados Unidos ha enfrentado una crisis contra las drogas ilícitas que cuestan cada vez más vidas en el mundo, especialmente en el territorio norteamericano donde se establece que este problema ha costado la vida a más de 33.000 personas (Revista Semana, 2017).

Bajo el marco de la comercialización de drogas psicoactivas se evidencia que Colombia no solo ha tenido una problemática constante en el cultivo de las mismas, si no que ha generado todo un esquema logístico para el envío de este tipo de material ilegal a partir de zonas terrestres, marítimas y aéreas, esta última practica es la que ha alcanzado un auge mayor de manera constante a través de proceso de mensajería y el tráfico a través de personas.

Aun así, el Estado colombiano a partir de la Policía Nacional, ha empezado a juntar esfuerzos desde las unidades de seguridad aeroportuaria y control de antinarcóticos. Estas unidades han consolidado esfuerzos con el fin de acabar con el flagelo de la droga en el territorio colombiano, lo anterior conlleva a que las unidades estén apoyadas a partir de sistemas de información e incluso pruebas tecnológicas como lo es el “Narcotest”. De igual manera, se han generado estrategias que han permitido que la Policía Nacional colombiana permitan evitar el riesgo de narcotráfico a partir de diferentes espacios de control en las zonas aeroportuarias, evitando el tráfico de estupefacientes a través de la modalidad de ocultamiento, teniendo como ayuda elementos tecnológicos como los “Rayos X”. Las estrategias aun así no han sido implementadas en todas las zonas aeroportuarias de manera total, esto genera que no todas las zonas cuenten con la protección ante este fenómeno ilegal.

Una de las zonas más proclives al paso ilegal de elementos psicoactivos es la zona aeroportuaria, esto particularmente se evidencia en las exportaciones donde existe un gran flujo de mercancía que permite el camuflaje de elementos ilícitos. El flagelo de la droga genera que el comercio exterior colombiano presente ausencia de credibilidad y confiabilidad a nivel internacional, esto debido a la falta de estabilidad con el que este se ha visto desde las relaciones internacionales.

Con lo anterior, el presente texto hace un análisis de como actualmente se aplican los procesos y procedimientos a los que se ciñen aquellas organizaciones exportadoras que desean llegar a la condición de Operador Económico Autorizado (OEA), lo anterior presenta únicamente el proceso exportador desde el transporte Aero, teniendo algunos puntos de vista de procedimientos aplicados en el aeropuerto José María Córdova ubicado en el municipio de Rionegro dentro del departamento de Antioquia.

Escoger el aeropuerto implica que en el siguiente trabajo podrán verse metodologías exitosas, al igual que se pueden ver falencias dentro del área de la gestión del riesgo, en el desarrollo aeroportuario, es importante identificar que otro actor a tener en cuenta será la seccional de la DIAN dentro de este territorio, puesto que es la entidad que promueve y certifica al Operador Económico Autorizado en Colombia

2. Metodología

La metodología del presente artículo está conformada por tres métodos que son el descriptivo, deductivo y analítico, esto se da particularmente debido al área de estudio a tratar. En primera instancia el texto requiere una recopilación de información jurídica y teórica que dará soporte a la investigación, por ello la mayor parte de recolección de información será a partir de documentación, la cual es la forma más común de difusión del conocimiento de los autores en la materia.

Posterior a esto, el texto se llevará de un marco general a uno específico con el propósito de cumplir el desarrollo de esta investigación, de igual manera el hecho de usar el enfoque investigativo permitirá a los autores generar un juicio razonable de la investigación a partir de una interpretación analítica de la misma.

Adicional a los métodos seleccionados, se usaron fuentes primarias como la búsqueda de información a partir de la zona de carga internacional ubicada en el aeropuerto internacional José María Córdova, el hecho de tener esta información permitirá hacer una evaluación de estadísticas que serán pertinentes para el desarrollo del tema de investigación el cual es un tema reciente conforme al nacimiento y la renovación de la legislación del Operador Económico Autorizado, y el Nuevo Estatuto Aduanero Colombiano. Si bien, el artículo de investigación es derivado bajo el marco de un proyecto de investigación, este estará desarrollado en un marco reflexivo el cual estará delimitado en el marco de la legislación colombiana.

En el marco de la temporalidad de esta investigación se tendrá en cuenta algunos elementos del Decreto 2685 de 1999 el cual es el antiguo estatuto aduanero colombiano, es importante especificar que este cuenta con algunas incidencias en el modelo actual de aduanas en Colombia, adicional el marco de este trabajo se desarrollará en su mayoría en el Decreto 390 de 2016.

Teniendo en cuenta lo anterior, la investigación pretende hacer el análisis de la problemática del tráfico de estupefacientes en la modalidad de exportación por carga internacional, desde la perspectiva de los actores, tratando de comprender el marco de referencia de quien actúa, lo cual permitirá realizar una descripción detallada de lo acontecido en los escenarios de la contaminación de la carga, sin control previo, ni condiciones preestablecidas, los datos recogidos conllevarán a formar el marco de interpretaciones donde se pueda explicar detalladamente la problemática en su cotidianidad, también las relaciones de intersubjetividad entre los distintos actores del proceso de cadena logística, las técnicas y procedimientos y donde recaen las falencias.

3. Marco de referencia

Para el marco de esta investigación existen varios parámetros en los que se han basado para el análisis de las variables, en primera instancia hay que hacer un análisis legal donde nos encontramos algunas reglamentaciones colombianas e internacionales de aduanas. En este orden de ideas, la primera normativa, se establece a través de la visión del Convenio de Kyoto donde se da una estandarización internacional para los regímenes aduaneros, este proceso ha sido adoptado desde la comisión de la Comunidad Andina de Naciones a través de la Decisión 168.

A partir de este convenio nació un instrumento internacional con el propósito de alinear los regímenes aduaneros disminuyendo las brechas de estos, generando así que no existieran obstáculos frente al comercio internacional y otros intercambios de carácter comercial o monetario en otros Estados, el instrumento generó una simplificación y armonización de prácticas aduaneras las cuales han generado un impacto directo en lo que constituye hoy las operaciones aduaneras en el control del riesgo aeroportuario. (Londoño Ossa & Montoya Rivas, 2014)

Bajo el convenio de Kyoto, se han fundamentado la actualidad de los regímenes aduaneros del comercio exterior colombiano, esto ha quedado vinculado de manera clara en la Ley Marco de Aduanas colombiana, mejor conocida como la Ley 1609 de 2013, y ha permitido la modernización y procedimientos vigorosos de cara al cumplimiento de la gestión del riesgo en aduanas. Desde el

convenio de Kyoto, se han enmarcado los siguientes principios los cuales están alineados a la normativa nacional, esto son:

Tabla 1. Propósitos del Convenio de Kyoto

Principios	
a	implementación de programas cuyo objetivo sea la continua modernización de los regímenes y prácticas aduaneras a fin de incrementar su eficacia y rendimiento, [de modo que sean previsibles, coherentes y transparentes].
b	la puesta a disposición de las Partes interesadas de toda información necesaria sobre leyes y reglamentos aduaneros, directivas administrativas, regímenes y prácticas aduaneros,
c	adopción de técnicas modernas tales como sistemas de gestión de riesgo y controles basados en auditorías, así como el aprovechamiento máximo de la tecnología de la información,
d	cooperación, cuando corresponda, con otras autoridades nacionales, otras administraciones aduaneras y con las comunidades comerciales,
e	implementación de las normas internacionales pertinentes y acceso de las partes afectadas a los recursos administrativos y judiciales de fácil implementación

Fuente: Elaboración Propia con base en Asociación Latinoamericana de Integración (2013)

Dentro de lo anterior se evidencia la relación de modernización tecnológica de los procedimientos aduaneros, los cuales se ven relacionados en la Ley 1609 de 2013, adicional se explica de manera directa el papel que tiene la gestión del riesgo dentro de las aduanas, de allí que la normativa del convenio de Kyoto opta por la cooperación entre autoridades aduaneras a través de procesos que contribuyan a la seguridad a través de la movilización de mercancías a nivel internacional

En cuanto a la revisión de la lucha contra el contrabando y drogas ilícitas se dimensiona desde mediados del siglo XX, que existe una lucha contra el flagelo de la droga, esto particularmente se ve dictaminado a través de la Ley 27 del 1980, donde se da pie a los procesos de extradición entre Colombia y Estados Unidos. Sin embargo, a pesar que esta fue concretada desde esta época, llevó siete años en ejecutarse, a partir de la captura de Carlos Lehder en 1987 (Naciones Unidas, 1972; El Espectador, 2016)

Carlos Lehder, solo fue el principio de varios extraditados que ha enviado Colombia hacia los Estados Unidos, sin embargo, frente a la captura de varios jefes de organizaciones o carteles ilegales en Colombia, muchos grupos al margen de la ley adecuaron sus métodos y modalidades de camuflaje. Antes se enviaban cargamentos de droga hacia los Estados Unidos, utilizando como punto de embarque el Puerto de Buenaventura, bajo la modalidad de contaminación de carga en contenedores que transportaban tablonos de madera y poste de concreto; ya en segunda instancia, los cargamentos eran enviados a partir de rutas aéreas, por el Caribe y Centro América, Estos cargamentos eran enviados bajo dos modalidades, la primera a través del movimiento de aeronaves que desembarcan en Cuba o Haití, y de allí se dirigían a Estados Unidos (Como mercado principal), u otra forma se establecía a través de las llamadas mulas, que son personas que se usaban con el propósito del envío de drogas, mediante el equipaje o la infiltración de las drogas corporalmente

Bajo este marco, países vecinos como Panamá forjaron alianzas con Colombia para luchar contra el flagelo del narcotráfico, esto queda evidenciado directamente en el acuerdo de noviembre de 1993, donde se firma el acuerdo de asistencia mutua sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, dicho tratado buscaba la cooperación policiva y judicial para el decomiso de drogas y la inmovilización de bienes relacionados con el narcotráfico (Atehortúa, 2018)

En Colombia, el primer pasante humano de narcóticos ingerido o narcótico en el estómago se da en el año 1997 donde utilizan a las personas para que transporten narcóticos en el interior de sus cavidades, se hace la salvedad de pasantes humanos, ya que, para los años de 1970, se realizaba con animales de talla grande como toros de lidia, caballos, entre otros. Luego de estos hallazgos se han venido identificando muchos otros como ejemplo y la modalidad actual, de transportarla líquida, para desviar la atención de los caninos en los centros de control.

Uno de los ejemplos de ocultamiento se ve particularmente en los zapatos, la Policía Nacional de Colombia, estima una incautación de 542 gramos de cocaína en las suelas de tenis, de igual manera se ha ampliado la incautación de drogas a partir del uso de rayos X durante los últimos años, donde se han encontrado principalmente violas de heroína al interior de abdomen, estas son empacadas en látex o materiales parecidos con el propósito de no causar daños a las personas que llevan la mercancía (Policia Nacional de Colombia, 2017).

En Colombia es cada vez más importante permitir la gestión del riesgo contra el lavado de activos y financiación del terrorismo, sobre todo en las zonas aéreas, esto debido al crecimiento que ha tenido este medio de transporte durante los últimos años. Según el diario Portafolio (2018, pág. 3), mientras Colombia en 2011, tenía conexión a 20 naciones del mundo por vía aérea, en la actualidad cuenta con 28 países para vuelos directos. El número de pasajeros que se ha movilizó desde 2011 a 2018, ha crecido en un 168,4%. Para la Aeronáutica civil lo anterior constituye un riesgo debido al control que se debe tener frente a los viajeros de Colombia a otras partes del mundo. De igual forma es importante evidenciar también los mecanismos que se usan para la entrada de extranjeros al país esto debido también a elementos ilícitos y sobretodo el aumento ilegal de ingreso de dólares de actividades sospechosas.

Según Daniel Guerrero (2018), entre el año 2016 y 2017 aumentó un 113% la retención de divisas por no canalizarlas de forma debida, uno de los métodos más usados es la ingesta de billetes en capsulas y fajas adheridas al cuerpo con dinero. Todo lo anterior es un proceso preocupante para las aduanas nacionales. Esto implica que se han tomado algunas iniciativas privadas tales como el BASC que busca la cooperación en la cadena logística del comercio exterior a partir de la gestión del riesgo. De igual manera, bajo el Decreto 390 de 2016, Colombia ha incentivado una serie de mecanismos y de operadores de comercio exterior que han generado nuevos requerimientos para las zonas de carga aéreas entre ellos están los exportadores, importadores, operadores de comercio exterior de confianza y los Operadores Económicos Autorizados (OEA).

4. Resultados

El OEA en Colombia se fundamentó a partir del año 2011, a partir del Decreto 3568 que tiene como expedición ese mismo año (2011), la fundamentación está dada a partir de los valores de lealtad e integridad; Cooperación, a través de la disposición e interés del sector público y privado; y Transparencia, de las partes para obrar con rectitud y efectividad.

Aun así, esta figura tenía grandes impedimentos legislativos, debido a que la ley marco no tenía los estándares que incidían en la gestión del riesgo, a partir de la actualización a la Ley 1609 de 2013, algunas empresas se impulsaron a la acreditación de este sello de confianza, sin embargo, solo hasta 2015 la DIAN dio sello de confianza a las primeras cuatro exportadoras, como Operador

Económico Autorizado, estas empresas fueron: Inproquim S.A.S., Compañía Global de Pinturas, Bel Star S.A. Belcorp, y Metecno de Colombia

Con el ánimo de fomentar el proceso de acreditación del OEA en Colombia, hubo la expedición del Decreto 1894 de 2015 el cual modificó de manera parcial el decreto inicial del OEA y por el cual expiden las Resoluciones 000015 y 000067 de 2016. Adicional a esto, el proceso de acreditación tomó un auge mayor a través de la expedición del Decreto 390 de 2016, el cual renueva gran parte del estatuto aduanero que estaba enmarcado en el Decreto 2685 de 1999. Uno de los impulsos se da a partir de la desaparición de dos figuras de comercio exterior que son: Usuario Aduanero Permanente (UAP) y Usuario Altamente Exportador (Altex).

Para agosto de 2017, el Estado colombiano cuenta con 28 empresas que actúan como operadores económicos autorizados, 27 son exportadoras y una importadora. Al ser una figura de alta confianza del Gobierno, uno de esos beneficios tiene que ver con la disminución de inspecciones de la carga, la realización de las mismas en instalaciones de la fábrica del exportador, el apoyo directo de un oficial en sus operaciones, la reducción del monto de garantías globales y devoluciones de IVA en 30 días, entre otros. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2017)

La creación de la figura del OEA, tiene como fin que las empresas minimicen sus riesgos y obtengan beneficios de las instituciones del Estado que participan en el programa dando una buena calificación por su esfuerzo en la disminución del riesgo y en las buenas prácticas para proteger su producción. Es por esto que todas las instituciones del Estado alinean sus esfuerzos por medio de nuevas herramientas tecnológicas con el fin de no afectar los mercados para avanzar en los procesos de exportación e importación ágiles y seguros.

A pesar de la mejora en procesos el narcotráfico sigue siendo un flagelo en el proceso de movilización de la mercancía, esto debido a que cada vez los grupos al margen de la ley, buscan estrategias de contaminación de mercancía de empresas. Incluso, existen empresas ya certificadas que se han visto perjudicadas con estos riesgos, de allí que exista la importancia de evaluar el riesgo de las empresas y hacer un constante monitoreo al proceso logístico del comercio exterior para no caer en estos riesgos que puede dañar la reputación empresarial, y su calidad de confianza ante entes gubernamentales

Gráfica 2. Etapas para obtener la autorización de OEA



Fuente: Elaboración propia con base en Contreras (2017)

Para combatir el flagelo del narcotráfico por medio de las cargas internacionales, se actúa en conjunto con entidades estatales y realizando procesos y procedimientos estandarizados que conllevan a la certificación de empresas OEA (Policia Nacional De Colombia., 2017).

Para el año 2015, se incautaron 3,7 toneladas de drogas ilícitas en el aeropuerto el Dorado en la ciudad de Bogotá, de igual manera otros eventos de carácter similar se han presentado en otros aeropuertos del país, en especial aquellos que cuenta con salida a otros Estados. Una de las modalidades más conocidas de transporte ilegal de estupefacientes en, el régimen aéreo, son las de ingerir, adherir o introducir el narcótico en encomiadas de mano o incluso en la misma bodega del avión. De igual manera, existen modalidades nuevas revisadas de manera reciente, entre ellos está la modalidad quirúrgica que implica la introducción de droga a partir de las cavidades intramusculares, donde se observa el crecimiento del tráfico de narcóticos a través de implantes de glúteos, marcarios o paredes abdominales.

En el caso colombiano se contempla la normativa sancionatoria en marcada en la Ley 906 de 2004, a pesar que este proceso penal ha traído beneficios a conflictos sociales (Tamayo Ocampo, 2013),

comparado con los estándares a nivel internacional, tiene un régimen penal diferente, debido a que en algunos países asiáticos se contempla cadena perpetua o incluso pena de muerte ante los asuntos del narcotráfico. Con lo anterior, algunas naciones como China debido a sus fuertes sanciones han logrado políticas limpias en cuanto a la fabricación y al consumo de drogas por parte de sus habitantes.

El Estado colombiano cuenta con protocolos aeroportuarios, con personal calificado que cuentan con elevados protocolos de seguridad. Sin embargo, el principal problema de la situación radica en la cantidad sustancial de bandas criminales que idean nuevas formas para ejecutar sus procesos criminales, en especial en las modalidades de transporte de narcóticos. Los protocolos policiales son altos. Sin embargo, estos no se modifican conforme a lo que lo hacen los criminales, por ello, las personas al margen de la ley que se dedican al transporte de narcóticos siempre van un paso adelante de los controles del Gobierno Nacional.


Desde comienzo del Siglo XXI, la gestión del riesgo se ha concebido como una labor importante dentro del comercio internacionalmente, esto ligado principalmente al atentado de 11 de septiembre en los Estados Unidos en el año 2001 (Acosta Strobel & Londoño Ossa, 2015). Este evento no ha sido el único que ha hecho convulsionar el mundo de la gestión del riesgo, sino que adicionalmente se han presentado sucesos como la crisis financiera del 2008, que hicieron vulnerables a los Estados en cuanto a los procedimientos de captación de dinero.

Estos y otros eventos han generado una dinámica diferente en los sistemas de gestión del riesgo del mundo, donde particularmente el Estado colombiano no cuenta con un margen de autonomía propio, si no que este va ligado principalmente a Estados Unidos (Acosta Strobel, González Parías, & Londoño Ossa, 2015). Lo anterior, se puede evidenciar a través del uso del puerto de Cartagena y de Buenaventura como lugares de metodologías nuevas de gestión del riesgo del Estado del Norte de América

Ha medida que el Estado colombiano ha implementado el sistema de gestión del riesgo dentro de su marco legislativo, estos se han ido fortaleciendo con relaciones con varios tratados de libre comercio (TLC), como los que Colombia ha realizado con Estados Unidos y la Unión Europea. Estos Estados ha tenido la oportunidad de exigir a Colombia mecanismos de control y sistemas de gestión

de riesgo más eficientes, sobre todo de cara al aumento de la movilización de mercancía. Es importante enfatizar que los sistemas de riesgos más desarrollados dentro del proceso son los transfronterizos en la parte aérea y marítima. Es importante resalta que a pesar que Colombia aún no ha reglamentado su sistema de gestión en el marco aduanero ha dado pasos importantes sobre todo aquellos concebidos en el Decreto 390 de 2016, y Decreto 1762 de 2015, que es más conocida como la Ley Anti contrabando, la cual ha generado instrumentos de sanción contra el contrabando y el lavado de activo de manera más rigurosa (Congreso de Colombia, 2015)

Gráfica 3. Total, de Capturados entre julio de 2015 al 27 de julio de 2016

 Delitos	PERSONAS CAPTURADAS		
	2015	2016	TOTAL
Favorecimiento de contrabando de hidrocarburos y sus derivados	139	295	434
Contrabando	5	-	5
Favorecimiento de contrabando	11	9	20
Lavado de activos	10	4	14
Total General	165	308	473

Fuente: DIAN (2018)

Lo anterior muestra la eficaz herramienta que se ha creado a través de la Ley 1762 de 2015, y como esto ha generado mayor seguridad en el marco de aduanas dentro del país. A pesar de esto, es informante tener en cuenta que uno de los procesos más difícil que se contemplan en la gestión de riesgo aeroportuaria es el uso de tecnologías e infraestructuras adecuadas, esto hace más proclive el transporte de mercancía ilícita.

También los riesgos financieros que serán muy importantes en las evaluaciones que harán las autoridades sobre la capacidad que tienen los operadores de comercio exterior de soportarse así mismo con un musculo financiero suficiente para desarrollar sus operaciones.

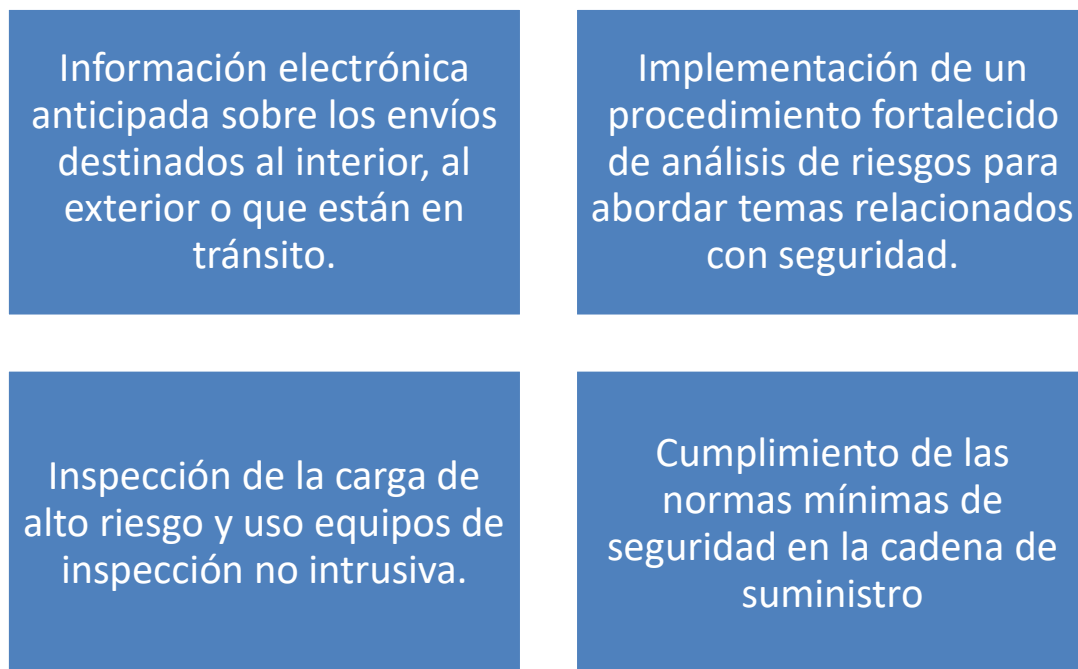
Por otra parte, existen riesgos relacionados con la información y manejo de la misma, existiendo la preocupación por integración, disponibilidad y confiabilidad de la información que maneja el operador de comercio exterior y finalmente ocurren otros riesgos operativos relacionados en especial con las actividades logísticas con el transporte, el almacenamiento, el cargue y descargue y la

manipulación que sobre todos se refieren a la previsión de la condición de ilícitos como lavado de activos, financiación del terrorismo y narcotráfico, a través de las operaciones de comercio exterior, que es la parte donde se hace énfasis. A continuación, un referente de las inspecciones en Colombia.

4.1. El Operador Económico Autorizado como beneficio de valor por las organizaciones

El marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global elaborado por la Organización Mundial de Aduanas, el cual establece los lineamientos y pilares fundamentales en los cuales deben centrar sus prioridades las aduanas del mundo. Dentro de los objetivos de este marco se encuentra la necesidad de fomentar un comercio ágil y seguro a través de cadenas de suministro fuertes y seguras; y promover la asociación, comunicación y cooperación entre el sector público y privado, mediante la creación de alianzas estratégicas como la que persigue el OEA.

Gráfica 4. Marco de elementos básico de aplicación de OEA



Fuente: Elaboración propia a partir de Revista Dinero (2011)

Estos cuatro elementos están alineados a dos pilares básicos dentro de la normativa, los cuales son:

- Pilar Aduana-Aduana el cual busca el fortalecimiento del trabajo conjunto a través de la puesta en práctica de once normas, dentro de las cuales se pueden resaltar: uso de tecnología

moderna en los equipos de inspección, sistemas de análisis de riesgos e información electrónica anticipada.

- **Pilar Aduana-Empresa:** propende por una asociación público – privada para lograr una cadena de suministro ágil y seguro. Su principio básico es la implementación y puesta en marcha del programa OEA. (Revista Dinero, 2011)

Esto de alguna manera impacta la configuración del operador económico autorizado, que está delineado en Colombia bajo el Decreto 3568 de 2011.

El objeto particular del Decreto, ha sido contribuir a la seguridad en la cadena de suministro internacional y facilitar el comercio a través de herramientas de seguridad en la cadena logística, esto con la finalidad de que las empresas logren expandirse a nivel internacional a través de métodos en su gestión del riesgo aportando así a su competitividad. Lo anterior conlleva a fortalecer los lazos con otros Estados a través de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

La normativa reconocer en desarrollo del Operador Económico autorizado, una persona natural o jurídica establecida en Colombia, que siendo parte de la cadena de suministro internacional, realiza actividades reguladas por la legislación aduanera o vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima o la Aeronáutica Civil, que mediante el cumplimiento de las condiciones y los requisitos mínimos establecidos en el presente decreto, garantiza operaciones de comercio exterior seguras y confiables y, por lo tanto, es autorizada como tal por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2011)

Gráfica 5. Vistas de Validación OEA



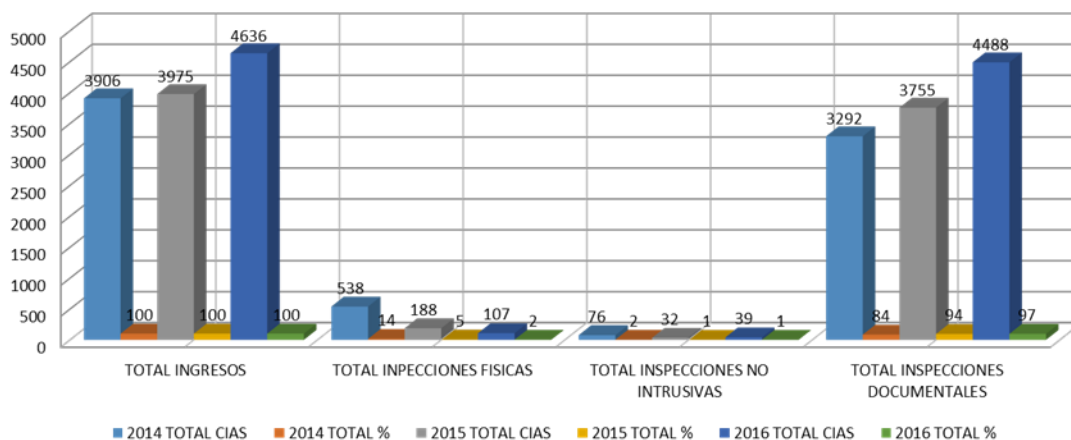
Fuente: Elaboración propia a partir de DIAN (2016)

Uno de los elementos que marcan la diferencia del OEA en Colombia con respecto a la mayoría de programas en el mundo es sin lugar a dudas el trabajo conjunto de las autoridades de control cada una cumpliendo un rol específico.

En este sentido lo que se espera de este compromiso del gobierno nacional es una mejora significativa en los tiempos y mejor tratamiento para las empresas que se comprometan a implementar el programa OEA. Dicho esto, en otras palabras, “Una facilitación del comercio y un menor impacto de los obstáculos de los procedimientos de exportación” (Naciones Unidas, 2014)

La Policía Nacional colombiana otorga quizá, el beneficio más buscado por los usuarios, el cual es la disminución de inspecciones físicas de las mercancías, objeto de exportación; por ejemplo, se realizó el análisis a una empresa certificada en el año 2015 y se observó un comparativo a las exportaciones del segundo semestre del 2016, registrando una disminución del 65% de inspecciones físicas comparadas con el mismo periodo del año anterior pasando de 556 a tan solo 195. Lo cual al trasladar esta disminución en cifras le da a la empresa una disminución de costos significativa sin mencionar que las cargas no sufren daños por malas manipulaciones y la optimización de los tiempos para los despachos.

Gráfica 6. Comparativo de inspecciones de Enero a Junio del año 2014, 2015 y 2016



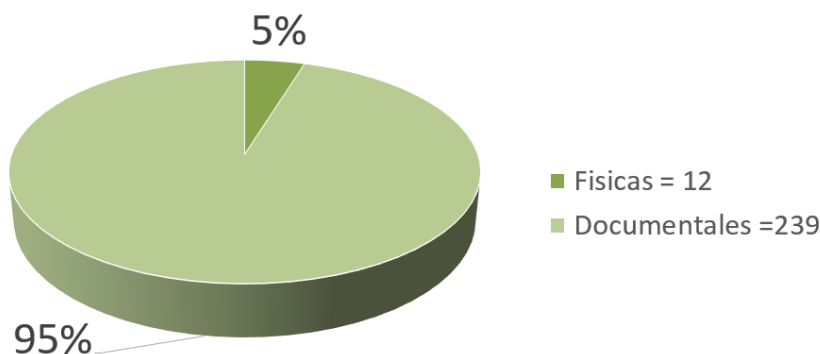
Fuente: Policia Nacional de Colombia (2017)

En el marco actual, el programa de operador económico autorizado cuenta con 81 solicitudes presentadas para optar por la certificación, existen a finalizar 2017, 35 empresas certificadas, mientras que 55 se encuentran en trámite. Actualmente, Colombia tiene suscritos dos acuerdos de reconocimiento mutuo uno con la Alianza del Pacífico y con la Comunidad Andina de Naciones. Los cuales, en otras palabras, traduce tratamiento preferencial de las mercancías en la aduana de salida y en la aduana de ingreso.

En el caso de los procedimientos de gestión del riesgo en temas Aeronáuticos, además de los procedimientos en el OEA, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil contempla unos procedimientos para a través del RAC 160 de seguridad de aviación civil, donde se contempla el Plan de Gestión de Riesgo como herramienta para el control y medidas de seguridad (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, 2017). Adicional, otra entidad que cuenta con un documento procedimental alineada con el OEA, es la Guía procedimental para el control antinarcoóticos en aeropuertos con destinos internacionales, esta tiene como fin “contrarrestar el fenómeno del narcotráfico en el transporte de drogas o elementos ilícitos en Aeronaves, Carga, Pasajeros, Equipaje y Correo por aeropuertos con destinos internacionales y en el caso de San Andrés Islas como aeropuerto con destinos críticos nacionales”. (Policía Nacional de Colombia, 2017)

Teniendo en cuenta lo anterior, actualmente dentro de los aeropuertos se puede ver la aplicabilidad de manuales de gestión del riesgo que contribuyen como mecanismos de apoyo al programa OEA. Uno de los indicadores más beneficiosos dentro de las empresas que pertenecen al programa es la reducción de revisión física de mercancías y por ende la agilización en el caso de la región de Antioquia esto son los resultados de inspecciones físicas y documentales de las empresas del programa OEA del año 2017 en el Aeropuerto de Rionegro

Gráfica 7. Tipo de Inspección realizada a las empresas certificadas OEA en la Región



Fuente: Policía Nacional De Colombia (2017)

A partir de lo anterior, se evidencia la facilidad que han obtenido los usuarios que han adquirido la calidad de Operador Económico Autorizado en el proceso de movilización de mercancía de carga a nivel nacional, esto de alguna manera muestra una manipulación rápida en el proceso logístico debido al cumplimiento de procedimiento en el marco de la gestión del riesgo en la cadena de abastecimiento

5. Discusión y conclusiones

El Operador Económico Autorizado (OEA) es una iniciativa de control aduanero internacional, liderada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que tiene como pilares esenciales un comercio ágil, transparente y seguro. Colombia, a través de la Dian, se acogió a esta figura desde el año 2011 con el fin de generar una cultura aduanera responsable.

Y partiendo de la cultura aduanera responsable minimizando el riesgo por parte de antinarcóticos, y tomando como referente los bajos índices de exportaciones de los mismos, se hace necesario la aplicabilidad de todos estos controles a todas las operaciones que se realicen en puertos y aeropuertos colombianos, no solo con la mercancía que se exporta vía empresa, si no a todas las operaciones de comercio, como lo es el correo internacional, envío de mercancías al exterior, y sobre todo la aplicabilidad a los analistas que hacen la selectividad tanto de la carga internacional, como del perfilador que en su autonomía reposa la selectividad del equipaje de bodega como el equipaje de manos y la inspección física de las personas que por múltiples causas salen del país.

Por otro lado, las directrices de la OMA (organización mundial de aduanas) acerca del manejo que se le debe dar a la figura de los operadores económicos autorizados, coloca al País entre la espada y la pared, es decir entre las políticas antidrogas y respetar los convenios internacionales ya firmados.

Por lo que es importante que se tengan en cuenta nuevos métodos para la carga de los operadores económicos autorizados, por lo que un control interno efectivo incentivado con ventajas arancelarias y logísticas si se demuestran estas, de seguro que contribuirá de mayor medida a la protección de estas cargas, que no sean contaminadas por los narcotraficantes.

La lucha antidrogas siempre será cambiante en cuanto la detección de métodos de los criminales, por tanto, la autoridad tiene que cambiar sus métodos a la par de estos, para así no quedar rezagados frente a la criminalidad.

6. Referencias bibliográficas

- Acosta Strobel, J. A. (2014). Colombia, operaciones aduaneras y comercio electrónico. *Boletín Coyuntura & Análisis*, 1-3. Obtenido de https://issuu.com/comunicacionesesumer/docs/boletin_semanal_coyuntura_y_analisi_e8a857e466516d
- Acosta Strobel, J. A. (2015). ISO 31000:2009, la gestión del riesgo y su importancia para los negocios. *Boletín Coyuntura & Análisis*, 7-8. Obtenido de https://issuu.com/comunicacionesesumer/docs/boletin_semanal_coyuntura_y_analisi_97dfc528a97574
- Acosta Strobel, J. A., & Londoño Ossa, G. A. (2015). El control de la ilegalidad en la cadena logística. *Mercatec*, 50-52.
- Acosta Strobel, J. A., González Parias, C. H., & Londoño Ossa, G. A. (2015). Pertinencia de los aportes teóricos para el análisis internacional desde la periferia. *Escenarios: empresa y territorio*, 171-193. Obtenido de <http://revistas.esumer.edu.co/index.php/escenarios/article/view/57/77>

- Asociación Latinoamericana de Integración. (2013). *Convenio Internacional para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros*. Obtenido de <http://www.afip.gov.ar/institucional/Documentos/acuerdos/ConvenioInternacionaparaLaSimplificaciArmonizacRegAduanero.pdf>
- Atehortúa, F. (2018). *De la guerra contra el narcotráfico a la guerra contra el terrorismo: conflicto interno y relaciones internacionales y relaciones internacionales en Colombia 1984 - 2010*. Medellín: Centro Editorial Esumer.
- Congreso de Colombia. (2015). *Ley 1762 de 2015*. Bogotá. Obtenido de <http://wp.presidencia.gov.co/sitios/normativa/leyes/Documents/LEY%201762%20DEL%2006%20DE%20JULIO%20DE%202015.pdf>
- Contreras, D. (2017). Presentacion OEA. Bogotá.
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2016). *Resolución 000015 de 2016*. Obtenido de <https://app.vlex.com/#vid/594119402>
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2016). *Resolución 000067 de 2016*. Obtenido de <https://www.dian.gov.co/normatividad/Normatividad/Resoluci%C3%B3n%20000067%20de%2020-10-2016.pdf>
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2018). *Ley 1762 de 2015. Balance de primer año de vigencia*. Obtenido de <https://www.dian.gov.co/Prensa/HistoricoNovedades/Balance%20Primer%20A%C3%B1o%20de%20la%20Ley%20Anticontrabando.pdf>
- El Espectador. (2 de Julio de 2016). La rabia que Hernán Botero, el primer extraditado colombiano, no pudo saldar. *El Espectador*. Obtenido de <https://www.elespectador.com/noticias/judicial/rabia-hernan-botero-el-primer-extraditado-colombiano-no-articulo-641084>
- Guerrero, D. (14 de Febrero de 2018). Prenden las alarmas por el aumento en el ingreso ilegal de dólares. *Portafolio*, pág. 5.
- Londoño Ossa, G. A., & Montoya Rivas, R. S. (2014). La financiación del terrorismo y el lavado de activos como tendencia de la legislación aduanera, de cara al comercio internacional del resto del siglo. *Revista Derecho Aduanero*, 17-48. Obtenido de <http://www.icdt.co/publicaciones/revistas/REVISTAICDA72014.pdf>

- López Palacio, J. G. (2014). *La nueva ley marco de aduanas - Ley 1609 de 2013 - Analisis y cambios normativos frente a la regulación y tributación aduanera en Colombia*. Bogotá: Universidad Pontificia Javeriana .
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2016). *Decreto 390 de 2016*. Bogotá. Obtenido de http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=79517&name=DECRETO_390_DE_2016.pdf&prefijo=file
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (31 de Agosto de 2017). Colombia ya tiene 28 empresas que actúan como operadores económicos autorizados. *Colombia ya tiene 28 empresas que actúan como operadores económicos autorizados*. Obtenido de <http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Publicaciones&id=38971>
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (1999). *Decreto 2685 de 1999*. Obtenido de http://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/normatividad/Dec2685_1999.pdf
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2011). *Decreto 3568 de 2011*. Obtenido de <https://www.dian.gov.co/aduanas/oea/inicio/marconormativo/Decreto%20No%20003568%20del%2027%20de%20septiembre%20de%202011.pdf>
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2015). *Decreto 1894 de 2015*. Bogotá.
- Naciones Unidas. (1972). *Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes*. https://www.unodc.org/pdf/convention_1961_es.pdf.
- Naciones Unidas. (2014). *El futuro de la facilitación*.
- Orrego Escobar, L., Castaño Galvies, M. E., & Londoño Ossa, G. A. (2016). La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016. *Mercatec*, 27-36.
- Policía Nacional de Colombia. (2017). *Guía procedimental para el control antinarcoóticos en aeropuertos con destinos internacionales*.
- Policía Nacional de Colombia. (2017). *Modalidades de Ocultamiento*. Cali.
- Policía Nacional De Colombia. (2017). Presentación del Operador Económico Autorizado. Bogotá.
- Portafolio. (1 de Marzo de 2018). En 10 años, Colombia duplicó su conexión aérea con el mundo. *Portafolio*, pág. 3.
- Revista Dinero. (18 de Octubre de 2011). ABC del Operador Económico Autorizado. *Revista Dinero*. Obtenido de <https://www.dinero.com/negocios/articulo/abc-del-operador-economico-autorizado/137727>

Revista Semana. (3 de Febrero de 2017). Colombia es el primer productor mundial de cocaína.

Revista Semana. Obtenido de <http://www.semana.com/nacion/articulo/cultivos-ilicitos-en-colombia-informe-del-departamento-de-estado/517216>

Tamayo Ocampo, J. (2013). El origen del proceso penal, n instrumento eficaz para la solución de los conflictos sociales. *Revista Facultad de Ciencias Forenses y de la Salud*, 97-105.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil . (2017). *RAC 160*.