



## **El Servicio de Aduanas y Protección de Fronteriza refuerza la cooperación internacional en materia de seguridad de la cadena de suministro**

### **El Director Ejecutivo de Seguridad de la Carga y el Transporte del CBP, Thomas Overacker, es entrevistado por el programa Federal Drive con Tom Temin**

**Tom Temin:** Este es un podcast de la red de noticias federales. De una u otra manera, casi todas las agencias están involucradas en la seguridad de la cadena de suministro. Ahora, Aduanas y Protección Fronteriza de los EE.UU. ha recientemente firmado un acuerdo de cooperación que ha tenido durante varios años con una organización llamada la Alianza Empresarial para un Seguro Comercio (BASC), a continuación, más información sobre el acuerdo y a lo que se dedica esta organización.

Hoy estamos con el director ejecutivo de CBP para el área de Seguridad de la Carga y Transporte, Thomas Overacker. Sr. Overacker que grato es tenerlo en el programa.

**Thomas Overacker:** Buenos días Tom. Es un placer estar aquí.

**Tom Temin:** En primer lugar, ¿esta organización a qué se dedica? Se trata de básicamente de envío de cargamentos?

**Thomas Overacker:** Bueno, la Alianza Empresarial para el Comercio Seguro (BASC), es una organización privada sin fines de lucro con operación principalmente en América Latina que tiene miembros en más de 11 países, 25 oficinas o capítulos, aproximadamente 3.500 empresas, que incluyen transportistas, importadores, exportadores, entre otros, empresas que básicamente han formado una especie de Alianza en la que promueven mejores prácticas para la seguridad de la cadena de suministro.

**Tom Temin:** Ya comprendo. Así que estas personas podrían estar enviando carga a los Estados Unidos en una serie de modalidades, supongo que podrían hacerlo a través de vía aérea, y enviar contenedores que podrían venir por ferrocarril, supongo que si se habla en el caso de Sur América ¿correcto?

**Thomas Overacker:** Bueno, sí, y en realidad creo que la mejor manera de ver esto es que las empresas importadoras estadounidenses ubicadas en el país, participan en el comercio internacional con sus propios socios que son parte de su cadena de suministro. Y por lo tanto, son empresas que querrían tener un nivel de tranquilidad y confianza, sabiendo que sus socios tienen prácticas de seguridad de la cadena de suministro adecuadas para evitar que el contrabando, los narcóticos o que cualquier otro tipo de actividad indeseable se infiltre en sus cadenas de suministro. Para que tengamos como resultado, la confianza de que esos bienes que entran en Estados Unidos están completamente seguros y protegidos.

**Tom Temin:** Así que han hecho un trabajo previo antes de que el envío se dirija aquí. En otras palabras.



**Thomas Overacker:** Exactamente. En CBP, tenemos un programa llamado la Asociación Aduana Comercio Contra el Terrorismo (CTPAT). Lo lanzamos en noviembre de 2001, después de los trágicos acontecimientos del 9/11. El propósito de este programa era básicamente establecer mejores prácticas en la cadena de suministro para evitar que las armas terroristas o de destrucción masiva, entren a los Estados Unidos. También tiene utilidad en la cadena de suministro en general, para garantizar la seguridad de las mercancías... Y que actores nefastos, ya sean organizaciones traficantes de drogas u otras organizaciones criminales transnacionales, no se infiltren en las cadenas de suministro a nivel mundial.

Así que vemos a la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC) como un socio de nuestro Programa Alianza Aduana Comercio Contra el Terrorismo (CTPAT), para que tengamos un multiplicador de fuerzas, si se quiere decir, para establecer las mejores prácticas a nivel mundial, y a su vez, asegurar que todos nuestros miembros dentro del programa CTPAT también tengan conocimiento de otros socios con otras prácticas seguras en todo el mundo.

**Tom Temin:** Y ahora han ampliado o mejorado el acuerdo de cooperación que han tenido por muchos años con esta organización. Llamémosla WBO para abreviar. ¿Qué hay de nuevo ahora?

**Thomas Overacker:** Bueno, creo que antes de entrar en materia con lo nuevo, es importante entender lo que hemos hecho en el pasado. Esta relación se remonta a 1996, cuando el servicio de aduanas de Estados Unidos estableció la Coalición Empresarial Anti Contrabando con el sector privado en toda América Latina. Y fue ese tipo de iniciativa que nos impulsó a promover prácticas comunes para la seguridad de la cadena de suministro y que luego al entrar en la década del 2000, cuando creamos el Programa Alianza Aduana Comercio Contra el Terrorismo (CTPAT), seguimos trabajando con BASC o Alianza Empresarial para un Comercio Seguro.

Ahora, se alinean nuestras normas y estándares con las suyas para que tengamos la confianza de que cuando certifican a sus miembros cumplen y, podemos tener un alto grado de confianza de que están realmente cumpliendo con las mejores y actualizadas normas en seguridad de la cadena de suministro. Y luego, en 2012, llegamos a firmar un acuerdo conjunto para seguir promoviendo esa relación. Pero ahora, lo que hemos hecho más recientemente, es el acuerdo que firmamos el mes pasado. Fue un nuevo Plan de Acción el cual consta de nueve puntos específicos.

Y esto es único, en el sentido de que nunca antes habíamos tenido un Plan de Acción de este tipo con una organización privada, pero que ciertamente se alinea con nuestro enfoque en la seguridad de la cadena de suministro, donde vemos la necesidad de tener una asociación de cooperación público-privada.

**Tom Temin:** Estamos hablando con Thomas Overacker, nuestro director ejecutivo de Seguridad de la Carga y transporte en Aduanas y Protección Fronteriza. Cuéntenos más sobre el nuevo acuerdo, el nuevo plan.

**Thomas Overacker:** Con este nuevo Plan de Acción y los nueve puntos que lo contiene, hemos identificado básicamente cuatro áreas de cooperación. Una de ellas es el compromiso con BASC y sus miembros en el trabajo de temas como la seguridad marítima y la seguridad de la cadena de suministro para seguir promoviendo las mejores



prácticas. Otra parte del plan es dar reconocimiento a los miembros de WBO desde la perspectiva del programa CTPAT para que los miembros del programa CTPAT de CBP sepan quiénes son los miembros de BASC y para que cuando hagan negocios en América Latina, puedan buscar socios comerciales seguros. Esta parte es muy importante. Otro aspecto importante, es el intercambio de información. Uno de los aspectos que intentamos promover dentro del programa CTPAT, es compartir información con nuestros socios comerciales sobre los riesgos e identificar las áreas críticas y las oportunidades necesidades de mejora.

A través de este acuerdo de intercambio de información se amplía ahora a los 3.500 miembros del BASC, de modo que podamos aprovechar realmente lo que saben y lo que ven sobre el terreno, en esa parte del mundo. Y podemos aplicarlo a nuestras normas y estándares aquí en los Estados Unidos.

Y lo último que formará parte de este nuevo Plan de Acción es la formación. Y de esta manera, nos comprometemos con los miembros de BASC y con nuestros propios miembros del CTPAT para promover la formación de las mejores prácticas, incluyendo la aplicación de nuestros nuevos criterios mínimos de seguridad para ser miembro del programa CTPAT.

**Tom Temin:** Ya comprendo. Es casi como el sello de aprobación de las buenas prácticas para los envíos.

**Thomas Overacker:** En muchos sentidos así lo es. Esa es una muy buena analogía.

**Tom Temin:** Y desde 1996, me imagino que toda esta idea de asegurar los envíos y tener confianza en ellos se ha vuelto mucho más intensiva tecnológicamente con la utilización de los códigos de barras, etiquetas de identificación de radiofrecuencia y este tipo de métodos.

**Thomas Overacker:** Bueno, sí, la tecnología ha recorrido un largo camino para ayudarnos para asegurar las cadenas de suministro, ya sea el uso de la tecnología en los contenedores o simplemente la tecnología para el seguimiento y rastreo de la carga. Teniendo en cuenta que también el uso de datos electrónicos avanzados, para que sepamos tan pronto posible qué carga está llegando en la cadena de suministro, y para que así podamos aplicar toda esa información a nuestras evaluaciones y perfiles de riesgo. Buscando el objetivo de cuando la carga llegue a los Estados Unidos, podamos segmentar la carga por tipo de riesgo y así podamos facilitar de manera eficiente el comercio legítimo.

Pero, al mismo tiempo, podemos concentrarnos en aquellas áreas que nos preocupan, en las que vemos aquellos riesgos potenciales, y darle a esos cargamentos el escrutinio necesario, ya sea a través de una inspección no intrusiva, un examen físico u otras técnicas que utilizaríamos para asegurarnos de que la carga es segura y de que no se ha comprometido la cadena de suministro y de que no ha sido contaminado con contrabando.

**Tom Temin:** Claro, y para aquellos de nosotros que no somos personalmente expertos en los detalles del transporte marítimo, si un barco de contenedores llega a los Estados Unidos y puede tener supongamos 5, 10, hasta 20.000 contenedores, a bordo. Existe



un manifiesto para ese barco, que llega con antelación para saber por dónde iniciar inspecciones y saber qué puede ser delicado y atendido con prioridad.

**Thomas Overacker:** Por supuesto. Y esto se remonta a la Ley de Comercio del 2002 (Trade Act), cuando en ese entonces promulgamos nuevas reglas que exigen lo que llamamos datos electrónicos avanzados y que los diferentes actores de la cadena de suministro tienen diferentes responsabilidades. Es así como, respecto a la carga marítima, los operadores de los buques y los cargadores tienen que transmitirnos el manifiesto de las mercancías que llegan a los Estados Unidos 24 horas antes de cargarlas en el buque en el puerto de salida. Además de esto, el importador de las mercancías debe presentar un informe de seguridad 24 horas antes del embarque. Y luego, utilizamos esa información para realizar una evaluación de riesgos. También, tenemos un enfoque estratificado por decirlo así, de la seguridad de la cadena de suministro en el sentido de que hemos ampliado nuestras fronteras. Tenemos algo que se llama la Iniciativa de Seguridad de los Contenedores – CSI, en la que tenemos funcionarios del CBP en lugares estratégicos, en los puertos marítimos de todo el mundo, donde tenemos la oportunidad de trabajar con los gobiernos anfitriones. De este modo, si encontramos algo en los cargamentos que consideramos puede ser de alto riesgo, podemos abordar ese riesgo en el puerto de embarque extranjero, en lugar de que llegue al puerto de llegada de CBP en los EE.UU. Pero aun así, cuando la carga llega a nuestros puertos, aplicamos toda esta información a nuestra evaluación y gestión de riesgos y luego nos centramos en esos contenedores, que son los de mayor riesgo.

Como pueden ver, hay múltiples actores en la cadena de suministro que tienen responsabilidades, ya sean los operadores de los buques, los transportistas que no operan en los buques, o los importadores, o los agentes de aduanas, que presentan la documentación en nombre de los importadores.

Todos tienen un papel que desempeñan en la cadena de suministro y todos contribuyen al régimen de seguridad de la cadena de suministro que hemos establecido en CBP.

**Tom Temin:** Usted tiene su sede en Washington. En algún momento, en tiempos normales, usted se sube a un avión tal vez va a Los Ángeles o a Fort Lauderdale para observar la operación, porque es una coreografía increíble cuando este tipo de actividad está en marcha, ¿correcto?

**Thomas Overacker:** Una operación en un puerto marítimo es una coreografía asombrosa tal y como la has descrito. Y hemos visto en todo el mundo el uso de transportistas y operadores para mover contenedores y grúas autónomas que básicamente pueden sacar contenedores de un gran buque portacontenedores y moverlos a través de un patio de contenedores, colocándolos en vagones de ferrocarril o en el chasis de un camión para trasladarlos por todo el país. Es realmente una cosa increíble de ver. Y sí, de hecho viajo bastante para verlos.

He viajado para ver las operaciones de los puertos en todo los Estados Unidos y en todo el mundo, y puedo decirte que nunca me canso de verlo. Es realmente fascinante ver cómo se mueve el comercio global y cómo lo que llega a los estantes de las tiendas o cuando compramos en línea, esos productos que seleccionamos en línea para que sean entregados directamente en nuestra casa, cómo llegan a los Estados Unidos, es realmente un proceso bastante fascinante.



**Tom Temin:** ¿Y crees que alguna vez tendremos un túnel más bonito? ¿Que sea más alto aparte del de Baltimore?

**Thomas Overacker:** No puedo hablar de eso, pero lo entiendo. Lo entiendo.

**Tom Temin:** Muy bien, Thomas Overacker es el Director ejecutivo de Seguridad de Transporte de Carga en CBP - Aduanas y Protección Fronteriza de los EE.UU. Muchas gracias por acompañarme,

**Thomas Overacker:** Tom. Ha sido un placer.

**Tom Temin:** Publicaremos esta entrevista junto con el enlace en [information@federalnewsnetwork.com/federaldrive](mailto:information@federalnewsnetwork.com/federaldrive), [aquí](#) en el *federal drive on demand*, suscríbese en [apple podcast](#) o donde quiera que obtenga sus programas.