

ANTONIO LLOBET, presidente de la Asociación Internacional de Operadores Económicos Autorizados Aduaneros y Logísticos

“El OEA está consolidado, pero sufre una implementación desigual que mina su potencial”



En un contexto global marcado por la inestabilidad geopolítica, los bloqueos logísticos y una creciente demanda de seguridad en las cadenas de suministro, la certificación OEA (Operador Económico Autorizado) sigue siendo una herramienta clave. Antonio Llobet, presidente de la Asociación Internacional de Operadores Económicos Autorizados Aduaneros y Logísticos, analiza con Diario del Puerto Publicaciones el estado actual de la certificación, sus retos estructurales y las expectativas de futuro.

JAUME MAS

Empezamos con un análisis general, ¿cómo definiría el estado actual de la certificación OEA a nivel internacional?

El estado actual del OEA se puede definir como consolidado, pero en evolución constante. Promovido inicialmente por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a través del Marco SAFE, ha sido adoptado por más de 90 países, con múltiples Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) en vigor. Esto ha permitido que el estatus OEA sea reconocido más allá de las fronteras nacionales, facilitando el comercio internacional y promoviendo la confianza mutua entre administraciones aduaneras.

En los últimos años se ha producido un impulso notable en la firma de ARM entre países y bloques económicos (como la UE, China, Japón, EE. UU., Corea del Sur, entre otros), lo que ha fortalecido la interoperabilidad de los programas OEA y la eficiencia de la cadena logística global. Sin embargo, persiste una gran desigualdad en su implementación, con diferencias significativas entre países en cuanto al nivel de desarrollo del programa y a los beneficios ofrecidos.

¿Cuáles diría que son hoy las principales preocupaciones o demandas comunes de los OEAs, especialmente en Europa y Latinoamérica?

Las principales preocupaciones actuales se centran en aspectos prácticos. Muchos OEAs expresan que los beneficios reales no siempre compensan los costes y esfuerzos que implica su cumplimiento. En Europa, se reclama una aplicación más homogénea de los beneficios dentro del bloque comunitario, evitando desigualdades entre Estados miembros. En Latinoamérica, los beneficios suelen ser más limitados y variables; en algunos países incluso se perciben como simbólicos más que efectivos.

Las demandas más comunes incluyen una reducción real y sistemática de los controles físicos y documentales, y prioridad en aduanas durante situaciones de congestión o incidentes.

En cuanto al reconocimiento mutuo, en Europa se espera una mayor reciprocidad por parte de terceros países (especialmente asiáticos), mientras que en Latinoamérica se solicita mayor agilidad en los procesos de firma y aplicación de los ARM.

En resumen, se reclama un programa más operativo, homogéneo y adaptado al entorno actual, con ventajas tangibles que refuercen el papel del OEA como socio confiable en la cadena logística global.

¿Qué impacto está teniendo la creciente inestabilidad geopolítica (Ucrania, Oriente Medio, el Mar Rojo, las tensiones China-EE.UU.) en los OEAs y su operativa diaria? ¿Ha cambiado el tipo de riesgos que afrontan?

Sí, la inestabilidad geopolítica está teniendo un impacto considerable. Los riesgos a los que se enfrentan los OEAs son hoy más volátiles y menos previsibles. Las rutas comerciales afectadas por conflictos, como el Mar Rojo, implican riesgos de seguridad física (piratería, ataques con drones o misiles), así como riesgos legales derivados de restricciones o cambios normativos súbitos.

Antes, los OEAs gestionaban principalmente riesgos aduaneros, logísticos y de cumplimiento normativo. Actualmente, deben enfrentar también riesgos dinámicos como bloqueos de rutas, ciberataques, sanciones económicas, embargos repentinos o restricciones comerciales. Esta evolución exige una gestión de riesgos más compleja y una capacidad de adaptación mucho mayor.

Más allá de las crisis actuales, ¿qué retos estructurales enfrenta la figura del OEA en su base y en su trabajo?

El OEA, aunque consolidado como un pilar de la seguridad y facilitación del comercio, enfrenta varios retos estructurales que van más allá de las coyunturas puntuales. El primero es la desigual aplicación y reconocimiento internacional del programa. El segundo, la falta de beneficios tangibles y medibles. Y el tercero, la escasa diferenciación frente a operadores no certificados. Si las autoridades aduaneras no aplican beneficios claros y coherentes, se debilita el incentivo tanto para obtener la certificación como para mantenerla.

¿Qué papel están desempeñando ustedes para impulsar ese reconocimiento y dar mayor visibilidad al OEA dentro del ecosistema logístico y aduanero global?

Desde las asociaciones sectoriales estamos desempeñando un papel activo tanto institucional como técnico. Participamos en foros internacionales, conferencias y encuentros empresariales donde presentamos el OEA como una herramienta estratégica de competitividad y seguridad. Promovemos campañas de comunicación dirigidas a operadores y autoridades para reforzar la percepción del OEA como un "sello de confianza" a lo largo de la cadena logística global. También formamos a nuestro colectivo en los requisitos y ventajas del modelo, y fomentamos que los grandes operadores certificados animen a sus socios y subcontratistas a sumarse al sistema, generando así un efecto red o "cascada".

Una de las críticas frecuentes al OEA es la diferencia de trato o de exigencias entre países, incluso dentro de la UE. ¿Cómo se puede avanzar hacia un marco más coherente y uniforme?

Esta crítica es completamente válida y ampliamente compartida. La falta de coherencia en la aplicación del programa,

“EL CRECIMIENTO DEL OEA SERÁ SOSTENIDO Y CUALITATIVO, CON ESPECIAL IMPULSO EN SECTORES COMO EL FARMACÉUTICO, AGROALIMENTARIO O EL E-COMMERCE”

¿Qué previsiones manejan para los próximos años en cuanto al crecimiento del número de OEAs y su peso dentro de las cadenas logísticas?

Las previsiones apuntan a un crecimiento sostenido pero selectivo. Más que un incremento masivo en número, se espera un aumento significativo del peso cualitativo del OEA dentro de las cadenas logísticas. En la UE, este crecimiento será gradual, debido a los altos requisitos técnicos del proceso de certificación, pero habrá expansión en sectores hoy menos representados, como el farmacéutico, el agroalimentario o el comercio electrónico.

A nivel global, el crecimiento será más dinámico en economías emergentes que están implementando o fortaleciendo sus programas OEA (Latinoamérica, África, ASEAN). Algunos estudios técnicos estiman un crecimiento anual del 4 al 6 % en Europa hasta 2030. Además, la futura reforma aduanera europea (con entrada progresiva entre 2028 y 2035) introduce el concepto de "Trust & Check Traders", que podría funcionar como una categoría élite o evolucionada del OEA. Sin embargo, esta nueva figura plantea serias dificultades para los representantes aduaneros, ya que requiere representación directa, algo poco viable para nuestro colectivo, que trabaja mayoritariamente bajo representación indirecta.

incluso dentro de la propia Unión Europea, genera inseguridad jurídica y limita los beneficios del estatuto. Para avanzar hacia un marco más uniforme, es necesario actuar a varios niveles: normativo, operativo, tecnológico y de gobernanza.

En primer lugar, debe reforzarse la armonización normativa en el marco europeo. Aunque el Código Aduanero de la Unión (CAU) ya establece una base común, existen amplios márgenes de interpretación nacional que deben reducirse. La actual reforma del CAU representa una oportunidad para clarificar conceptos clave, fijar criterios comunes de evaluación y establecer indicadores armonizados de calidad y desempeño para todos los OEAs en la UE.

Finalmente, ¿podría llegar a ser una figura prácticamente obligatoria para ciertos sectores o mercados?

No creo que deba ser una figura obligatoria. El OEA debe seguir siendo una figura voluntaria, ya que el esfuerzo necesario para obtener y mantener la certificación es considerable, especialmente para las pequeñas y medianas empresas. A estas no se les puede exigir un sacrificio desproporcionado que no esté alineado con sus capacidades y objetivos de negocio.