

Uso indebido del transporte marítimo en contenedores en el comercio mundial de productos falsificados

Resumen



Febrero de 2021

Resumen

El comercio de productos falsificados representa un riesgo socioeconómico a escala mundial, ya asentado y cada vez mayor, que amenaza la eficacia de la gobernanza pública, la eficiencia empresarial y el bienestar de los consumidores. Al mismo tiempo, se está convirtiendo en una importante fuente de ingresos para los grupos de delincuencia organizada. También perjudica al crecimiento económico al socavar los ingresos de las empresas y sus incentivos para innovar.

Los productos falsificados y pirateados tienden a ser enviados utilizando prácticamente todos los medios de transporte. En cuanto al número de incautaciones, el tráfico de falsificaciones a través de paquetes pequeños está creciendo y dificultando significativamente el control del cumplimiento de la ley; sin embargo, en términos de valor, predominan claramente las falsificaciones transportadas por buques portacontenedores.

A lo largo de las últimas décadas, los contenedores se han convertido en el medio universal para agregar mercancías a un cargamento normalizado y uniforme. La introducción de contenedores supuso un cambio revolucionario para el transporte que brindó nuevas posibilidades logísticas, elevó la eficiencia y redujo, en gran medida, el coste global del comercio internacional. Al mismo tiempo, también atrajo la atención de los contrabandistas, dada la facilidad y el bajo riesgo de estibar no solo productos falsificados, sino también estupefacientes y otros tipos de contrabando, e incluso migrantes indocumentados, en los contenedores.

Los datos disponibles confirman la elevada intensidad del uso indebido del transporte marítimo en contenedores por parte de los falsificadores. El análisis de este informe utiliza dos tipos de datos. El primero es información sobre el comercio de productos falsificados que se basa en los datos aduaneros relativos a las incautaciones de productos falsificados obtenidos de la Organización Mundial de Aduanas, la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera de la Comisión Europea y la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP). El segundo incluye datos sobre el comercio mediante buques portacontenedores de la base de datos del Foro Internacional del Transporte (ITF) de la OCDE, Eurostat Comext, e índices sobre el transporte marítimo en contenedores desarrollados por la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo).

Un análisis de los datos mostró que, si bien el mayor número de incautaciones aduaneras de productos falsificados y pirateados procedían de paquetes postales, el transporte marítimo representó el valor más incautado. En 2016, los portacontenedores cargaron el 56 % del valor total de las falsificaciones incautadas.

El mayor número de envíos de productos falsificados tuvo su origen en Asia oriental. China y Hong Kong (China) figuran entre los primeros países de la clasificación. India, Malasia, México, Singapur, Tailandia, Turquía y los Emiratos Árabes Unidos también se mantienen entre las principales economías de procedencia de productos falsificados y pirateados comercializados en todo el mundo durante los períodos considerados.

Un análisis adicional realizado para la Unión Europea mostró que más de la mitad de los contenedores transportados en 2016 por buques de economías conocidas por ser fuentes importantes de falsificaciones entraron en la UE a través de Alemania, los Países Bajos y el Reino Unido. También hay algunos países de la UE, como Bulgaria, Rumanía, Croacia y Grecia con volúmenes relativamente bajos de comercio de contenedores en general, pero con un alto nivel de importaciones procedentes de economías intensivas en falsificación.

El desarrollo actual y previsto de las infraestructuras en la UE podría cambiar significativamente los patrones de importación de productos falsificados a través de contenedores. La iniciativa china de la Franja y la Ruta reviste especial importancia en este contexto, ya que podría dar lugar a un aumento notable de las falsificaciones que llegan a la Unión Europea en portacontenedores a través de los puertos de la región mediterránea.

Para combatir el tráfico ilícito, se ha adaptado una serie de métodos de evaluación de riesgos y selección de objetivos al transporte en contenedores, en particular para combatir el tráfico ilícito de estupefacientes y mercancías peligrosas y prohibidas. Sin embargo, parece que el comercio ilícito de falsificaciones no ha sido una alta prioridad para las aduanas, ya que los envíos de falsificaciones suelen percibirse como «infracciones del intercambio comercial» y no como una actividad delictiva. Por tanto, parece que los esfuerzos realizados para velar por el cumplimiento de la ley no están bien orientados para responder a este riesgo.

La industria ha llevado a cabo algunas acciones para mejorar la coordinación y contrarrestar la amenaza del comercio ilícito en el transporte marítimo. Un buen ejemplo es la «declaración de intenciones», un trabajo común entre titulares de marcas notoriamente conocidas, operadores de buques y servicios de tránsito para elaborar directrices voluntarias con el fin de concienciar sobre la importancia de recopilar información suficiente sobre las partes que utilizan sus servicios de envío. Parece que hay un considerable margen de mejora a este respecto.