

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR

**CARACTERÍSTICAS DE BASC Y SU IMPLEMENTACIÓN EN LA
SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA COMO PLATAFORMA PARA
EL PROGRAMA OEA**

AUTOR: RAQUEL DEL CARMEN FRANCO IBAÑEZ

TUTOR: JAIRO MIGUEL MUÑOZ RODRIGUEZ

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	2
ABSTRAC	2
PALABRAS CLAVE	2
INTRODUCCIÓN	3
CAPÍTULO UNO - MARCO CONCEPTUAL.....	4
CAPÍTULO DOS - EL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO – ANTECEDENTES Y SU IMPLEMENTACIÓN.....	9
2.1 ¿Qué es el OEA?.....	9
2.2 Experiencias de Implementación del Programa OEA Alrededor Del Mundo	12
2.3 Programa del Operador Económico Autorizado en Colombia.....	14
CAPÍTULO TRES – BASC: HISTORIA, IMPLEMENTACIÓN EN LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA Y PRESENCIA EN COLOMBIA	15
3.1 BASC - Historia.....	15
3.2 BASC – Implementación en la Seguridad de la Cadena Logística	18
3.3 BASC – Presencia en Colombia.....	20
CAPÍTULO CUATRO - RELACIÓN BASC-OMA Y BASC COMO PLATAFORMA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL OEA	21
4.1 Relación BASC – OMA	21
4.2 BASC Como Plataforma para la Implementación Del OEA.....	22
CONCLUSIONES	24
BIBLIOGRAFÍA	26
ANEXOS	28
ANEXO 1.....	28
Gráfica: MUNDO: DINÁMICA DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE BIENES	28
ANEXO 2.....	29
Cuadro: América Latina (12 países) 1999: existencia de planes nacionales y sistemas integrados de información sobre drogas.....	29

RESUMEN

Este documento de carácter investigativo se realizó con base en la relación entre los sectores público y privado que intervienen en el comercio internacional, en cuanto a la lucha en contra del contrabando y el terrorismo. Se comienza con un análisis de los antecedentes en materia de seguridad en la cadena logística. En adelante se estudia la labor de programas de seguridad en la cadena de suministros internacional, como son el Programa del Operador Económico Autorizado (OEA) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y el programa de la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC por sus siglas en ingles). Y por ultimo se analiza la relación entre el sector público y el sector privado y la convergencia de los programas mencionados (BASC como plataforma y complemento para el OEA).

ABSTRAC

This article, investigative in nature, was made based on the relationship between public and private sector involved in international commerce, regarding to the struggle against smuggling and terrorism. It starts with a analysis of the background of the logistic chain security. Onwards the study concentrates on the role of international supply chain security programs, as the OMA's Authorised Economic Operator (AEO) and the BASC's (Business Alliance for Secure Commerce) program. Finally the article disclose the relationship between private and public sector and convergence of the above programs (BASC as platform and complement to the AEO).

PALABRAS CLAVE

- OEA
- BASC
- Seguridad
- Cadena Logística
- Plataforma de implementación

INTRODUCCIÓN

El mundo globalizado en el cual vivimos hoy en día propone un proceso evolutivo en todos los ámbitos que intervienen en el desarrollo de las actividades que realizan los seres humanos y cada vez se hace más necesario estar a la vanguardia de los estereotipos y exigencias internacionales. El mundo del comercio internacional y los procesos logísticos que implica no son ajenos a este proceso evolutivo, de hecho podemos decir que han sido un motor para la creciente globalización que conocemos hoy en día.

El comercio internacional y la logística han pasado por muchos procesos, han sido objeto de muchos estudios y teorías, entre estos procesos encontramos la nueva exigencia de hoy en día: La Seguridad en la Cadena Logística. Este tema nace de la necesidad de acabar con el contrabando internacional de mercancías y ha ido evolucionando luego de sucesos como los atentados del 9-11 a las Torres Gemelas de los Estados Unidos. Cada vez hay nuevas exigencias en materia de seguridad en las aduanas, en los puertos e incluso entre socios comerciales.

Como respuesta a esta necesidad surgen programas de Seguridad que las empresas pueden llevar a cabo para cubrir sus actividades comerciales. Estos programas de seguridad anti-contrabando, anti-ilegalidad y anti-terrorismo han tomado gran importancia en las cadenas de suministros internacionales. Para efectos de este artículo se destacan los programas de Operador Económico Autorizado (OEA), iniciativa de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), regulado por su Marco SAFE y la creación de la Alianza Empresarial para el Comercio Seguro (BASC por sus ingles) y su Sistema de Gestión y Control en Seguridad (SGCS).

Con el pasar de los años y a raíz de la relación entre estos dos entes el SGCS BASC se ha convertido en un marco de referencia para el cumplimiento de los estándares del OEA, a través de la homologación los propios con los que se dictan en el Marco SAFE de la OMA que regula los programas de OEA a nivel internacional. Relación que resulta ser la base de este documento investigativo.

CAPÍTULO UNO - MARCO CONCEPTUAL

La Globalización es un proceso que en su desarrollo ha estado enmarcado por cambios, evolución y nuevas formas de realizar todas las actividades humanas. Sin embargo cuando se toca este tema es fácil enfocar su desarrollo en las actividades de carácter comercial y económico, ya que este ha sido un punto importante para su desarrollo, es quizá el motor de crecimiento para este proceso. Con el desarrollo de actividades comerciales en la humanidad, nace la necesidad de organizar los procesos, transportar y almacenar mercancías, entre otras y de allí surge el concepto de Logística.

Según el Consejo Nacional de Política Económica y Social [CONPES] (2008) la logística es “la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen las empresas o los consumidores finales, mediante las funciones de transporte, almacenaje y aprovisionamiento y/o distribución de mercancías” (p. 12), sin embargo las actividades logísticas no se limitan solo a transporte y almacenaje, lo que EL CONPES 3547 explica con la gráfica 1, donde se muestran todas las actividades que se realizan en un proceso logístico.



Nota: Muestra las actividades del proceso logístico integral. (DNP, 2008)

Es en esa concientización de la globalidad del concepto de logística, donde nace la noción de cadena de suministros, cadena de abastecimiento o cadena logística, que es “la expresión que define la secuencia de agentes, funciones y actividades que intervienen en el flujo de bienes, servicios y de información relacionada entre dos o más puntos” (DNP, 2008, p. 12). Según Nickl (2005), las empresas no son más que un nodo dentro de la cadena de suministro y no siempre un eslabón dentro de esta cadena proporciona valor agregado, por lo tanto debe existir un supply chain Management, que no es más que la gestión de la cadena logística, quien desempeña esta función (supply chain manager) debe determinar la composición de la cadena logística de manera que se optimicen los procesos dentro de esta, desde el aprovisionamiento hasta la relación que se crea con el cliente antes, durante y después de la entrega del producto final.

La evolución de estos conceptos va de la mano con la evolución histórica de la globalización como proceso, ya que gracias a esta se han elevado las exigencias y los estándares en las actividades de comercio internacional, por lo tanto se hace necesario mencionar el avance de la globalización económica. Durante la época de la post-guerra luego de la Segunda Guerra Mundial. La mayoría de los países que participaron de esta quedaron desbastados por los enfrentamientos. En este sentido y para la recuperación de dichos países, se crearon organismos internacionales como el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) con el acuerdo de Bretton Woods en 1944, con la creación de estos entre supra-nacionales se gestan cambios ideológicos, económicos y políticos significativos a nivel mundial (Bandera y Ortega, 2003).

Machado y Lemes (2006), muestran que luego de ser restauradas (a finales de la década de los 70) las economías de y la infraestructura de los países afectados las funciones del FMI y del BM fueron rediseñadas para cumplir con las nuevas exigencias en materia económica, dado que las economías mundiales entran en recesión. Esta reestructuración, lleva a que el FMI re-direccione sus funciones a la vigilancia, supervisión asistencia técnica en cuestiones monetarias, servicios prestados a países con problemas en balanza de pagos, entre otras. Asimismo el BM también reorienta sus funciones al financiamiento de obras en países en vía de desarrollo. Sin embargo una

de las condiciones que debía cumplir un país para acceder a los servicios del FMI y el BM era la apertura económica y con esto se gesta la Globalización económica de la que se ha hablado anteriormente.

Con base en esto podemos decir que muchos de los países que solicitaron ayudas a estos organismos internacionales, se vieron obligados a abrirse al comercio internacional por las exigencias como la flexibilización de los mercados de capitales y la eliminación de políticas proteccionistas, haciendo que los países abrieran sus plazas, siendo que estas eran supuestamente las mejores opciones para lograr crecimiento económico (Machado y Lemes, 2006). Luego los países de América Latina también debieron acogerse a los programas del FMI y del BM para poder acceder a préstamos, debido a la crisis de la deuda externa en que se vio inmersa esta región a principio de los años 80's (Marichal, 2005).

Es obvio que luego de ser eliminadas las políticas proteccionistas alrededor del mundo, el comercio de bienes y servicios a nivel internacional comenzó a presentar una dinámica más activa (véase Anexo 1), por lo tanto también hay un desarrollo en los conceptos de la cadena logística, su pertinencia y gestión. Sin embargo este "boom" del comercio internacional pudo ser visto por los narcotraficantes y contrabandistas como la oportunidad de transportar sus mercancías ilegales a través de compañías legales dentro de cadenas logísticas mundiales, esto causaba deterioro de la imagen de estas compañías e incertidumbre internacional. A pesar que este tema no era un tema nuevo, en esa época, los narcotraficantes se aprovecharon del auge de intercambios comerciales en el mundo para hacer crecer también su negocio (Arriagada y Hopenhayn, 2000).

Debido a esta problemática las aduanas de los países se concentraron en controlar la seguridad en las importaciones, de hecho Según Ireland "los controles que ejercían las aduanas se concentraban en las importaciones por encima de las exportaciones y el centro del control y análisis aduanero tomo lugar en el lugar físico de las importaciones o en los locales de los comerciantes en vez de otros nodos de la cadena logística"

(2009, p. 2). Esto deja claro que la seguridad que se implementaba y que se tenía en cuenta durante los años 90 estaba dirigida especialmente al control del contrabando desde la perspectiva del importador, de allí que surgieran medidas para el control desde el sector público. De hecho es gracias a esta necesidad la que presiona el nacimiento de teorías sobre seguridad en la cadena logística, asimismo encontramos que también nacieron iniciativas privadas de seguridad, de las cuales se estará hablando más adelante. (Véase Anexo 2).

No obstante este panorama de seguridad dirigida al contrabando fue fuertemente estremecido con un suceso que impactó al mundo, *los atentados del 11 de septiembre (09/11) en contra de las Torres Gemelas en Estados Unidos*, luego de estos atentados la perspectiva sobre seguridad se ha concentrado no solo en la recolección de aranceles y en el contrabando como tal, sino que se llegó al consenso mundial de que “el comercio internacional, especialmente cuando es conteneirizado, es una actividad que puede ser explotada como un mecanismo de entrega de armas de destrucción masiva” (Ireland, 2009, p. 3). Estos atentados trajeron consigo cambios radicales para el control de las aduanas y del comercio internacional, en este sentido se dice que “Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, las normas de seguridad pasaron a ocupar un lugar más relevante en las relaciones internacionales, afectando el marco normativo del comercio debido, en particular, a la necesidad de evitar que la cadena mundial de suministro de bienes se utilizara con fines terroristas” (Rosales, 2009, p. 82).

Así, entonces vemos que surgieron nuevos métodos de control como estándares internacionales de seguridad a lo largo de todos los nodos de la cadena logística, como certificaciones, además estos nuevos conceptos de seguridad, ya no involucran solamente el producto como tal, sino los procesos, el tratamientos de los productos, desde la consecución de las materias primas a hasta la entrega del producto final al consumidor, esto quiere decir que se comenzó a controlar la seguridad dentro de la cadena logística, tanto en materia de contrabando como en materia de terrorismo, tema que se ha convertido en la mayor preocupación de las aduanas en la actualidad (Ireland, 2011).

Igualmente este tema ha tomado importancia en las relaciones comerciales entre empresas, tanto así que se puede afirmar que “la seguridad de las cargas se ha convertido no solo en un tema de gran relevancia, sino también en una importante herramienta competitiva” (CEPAL, 2008, p. 1). Para la CEPAL el tema de la seguridad ya no se basa solamente en la seguridad en cuanto a la contaminación de alimentos, sino que se le da gran importancia la seguridad relacionada con el terrorismo globalizado. Entre las mayores preocupaciones que se tienen acerca el terrorismo es el contrabando de armamento nuclear y destrucción masiva, así como el envenenamiento o “contaminación malintencionada” de los alimentos. En la gráfica 2 se pueden observar los principales riesgos en la cadena de suministros.

Gráfico 2

Riesgos en la cadena de suministros



Nota: Muestra la percepción de actores del comercio internacional sobre los riesgos en este sector (CEPAL, 2008)

Todo esto ha producido un aumento de la preocupación de los estados, entes supranacionales y demás actores del comercio internacional, de igual forma no solo la preocupación ha aumentado sino también los estándares que deben cumplir tanto exportadores, como importadores en materia de seguridad, para poder hacer negocios y no quedar rezagados (CEPAL, 2008). Es fácil deducir que el carácter de herramienta

competitiva que le da la CEPAL a la seguridad de las cargas, tiene como base el hecho de que aquel actor o participante del comercio que esté a la vanguardia con las exigencias del entorno en materia de seguridad tendría cierta ventaja sobre aquel que no lo estuviera.

Es así como día a día crece la importancia de la seguridad a lo largo de la cadena de suministros y se hace cada más necesario implementar sistemas de control y seguridad al interior de las compañías, ya que en el mundo de hoy en día este tema ha ganado más relevancia con el tiempo y con los avances tecnológicos y metodológicos en todos los procesos que intervienen en el comercio de un bien o servicio.

CAPÍTULO DOS - EL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO – ANTECEDENTES Y SU IMPLEMENTACIÓN

Según el Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas, un Operador Económico Autorizado “es una parte que participa en el movimiento internacional de mercaderías en representación de la Administración Aduanera o en cualquier función que ésta hubiera autorizado, de acuerdo con las normas de seguridad de la OMA. Los Operadores Económicos Autorizados incluyen entre otros a importadores, exportadores, despachantes, transportistas, intermediarios, operadores portuarios, aeroportuarios y de terminales, distribuidores, operadores integrados y de depósitos.” (2007, p. 7)

2.1 ¿Qué es el OEA?

Para poder entender el concepto del Operador Económico Autorizado (OEA), hay que entender primero de donde se origina este programa y en que se basa para ser exitoso y beneficioso para la seguridad dentro de la cadena logística y de suministros en el mundo.

El OEA del Marco SAFE de la OMA, tiene sus orígenes en el marco normativo del Convenio de Kyoto, que contiene estándares para “personas autorizadas” y programas nacionales. (Polner, 2010, p. 6). La primera versión del convenio de Kyoto se firmó el 18 de mayo en 1973, cuyo propósito principal fue tratar de armonizar los procedimientos aduaneros a nivel internacional, a través de ciertas disposiciones que los países signatarios se comprometían a implementar lo más pronto posible para poder cumplir con el objetivo principal de dicho convenio. (Araujo, 2005).

Como complemento a las disposiciones consignadas en la convención de Kyoto y debido a las nuevas exigencias del comercio internacional en materia de seguridad desde la perspectiva del sector privado, nace la idea en la OMA de crear un marco normativo fundamentado en la relación de los sectores público y privado.

Este marco normativo de la OMA nace luego de las sesiones anuales del consejo de esta Organización en el año de 2005 en Bruselas, cuyo objetivo principal fue implementar un régimen internacional comercial más seguro y una nueva perspectiva en cuanto las relaciones entre los entes aduanales entre sí y el sector privado. Luego de su creación se incorporaron las disposiciones sobre el programa del Operador Económico Autorizado, que hoy en día se siguen nutriendo con las nuevas exigencias del entorno. (OMA, 2007)

El Marco SAFE de la OMA tiene 4 elementos básicos, estos son:

- Información electrónica anticipada, que quiere decir tener la información sobre importaciones y exportaciones de manera anticipada, que permita tomar decisiones,
- Gestión de Riesgos, que se trata de que cada país que adopte debe estructurar un sistema de gestión de riesgos que le permita estar preparado las amenazas a la seguridad.

- Inspección de la carga de exportación, es decir que en el país destino se realicen inspecciones a las cargas de exportación según su naturaleza, normalmente utilizando métodos de inspección no intrusivos.
- Beneficios, tiene que ver con los beneficios que obtendrían las empresas que cumplan requisitos mínimos de seguridad de la cadena logística y que utilicen mejores prácticas. (OMA, 2007).

Es importante destacar los dos pilares en los cuales se sustenta el Marco SAFE de La OMA, que son: Aduana-Aduana y Aduana-Empresa. Estos pilares cumplen con la función de facilitar el entendimiento, como su nombres lo indican, entre las aduanas (al interior del sector público y entre países), utilizando normas estandarizadas en el control aduanero y en la efectiva y rápida comunicación entre ellas; Y entre las aduanas y el sector privado, creando una asociación entre las aduanas y las empresas del sector privado, de manera que se puedan identificar a nivel internacional las empresas que ofrecen niveles altos de seguridad en su papel dentro de la cadena logística. La idea es facilitar la comprensión y la agilidad de la aplicación de las normas que dicta dicho Marco Normativo. (OMA, 2005)

Es en el pilar Aduanas-Empresas donde entra en juego el papel del Operador Económico Autorizado desde la perspectiva del sector privado. Este pilar está regulado por el Marco Normativo SAFE y cuenta una serie de normas que deben ser cumplidas para hacer parte de las empresas que quieren ser OEA. Holler, en su manual para programas OEA, resume las normas del pilar Aduana-Empresa, que tienen que ser cumplidos por los OEA de manera abreviada y simplificada, que para efectos de este artículo resulta conveniente mencionarlo:

Norma 1: Asociación. Los OEA realizan una autoevaluación: miden sus políticas y procedimientos internos contra las normas y mejores prácticas de seguridad para asegurar que cuentan con las salvaguardas adecuadas frente al compromiso de sus embarques y contenedores hasta la liberación de los embarques del control aduanero en el destino.

Norma 2: Seguridad. Los OEA incorporan las mejores prácticas de seguridad definidas en el programa en sus prácticas comerciales.

Norma 3: Autorización. La administración de aduanas, en conjunto con los representantes de la comunidad empresarial, diseña procesos de validación o procedimientos de acreditación de calidad que ofrecen incentivos a las empresas por su condición de OEA.

Norma 4: Tecnología. Todas las partes mantienen la integridad de sus cargas y contenedores mediante el uso de tecnología moderna.

Norma 5: Comunicación. La administración de aduanas actualiza regularmente las normas de seguridad y las mejores prácticas de seguridad para la cadena de suministro definidas en el programa OEA.

Norma 6: Facilitación. La administración de aduanas trabaja en colaboración con los OEA para maximizar la seguridad y la facilitación de la cadena de suministro del comercio internacional que se origina o transita en su territorio aduanero. (2010, p. 4)

2.2 Experiencias de Implementación del Programa OEA Alrededor Del Mundo

Actualmente se está implementando el programa OEA alrededor del mundo, en países como: China, Japón, Corea, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur, Argentina, Canadá, Costa Rica, Guatemala, Estados Unidos, entre otros en la Unión Europea y el oriente medio, y a partir desde el 29 de Septiembre de 2011 se lanzó este programa en

Colombia. Así mismo hay otros países que ya están preparándose para la implementación del OEA tales como: la Federación Rusa, Ucrania, Uzbekistan, entre otros. (Polner 2011)

Holler (2010) resume algunas de las experiencias de países como Estados Unidos, Bloques económicos como la Unión Europea, entre otros, que sirven de apoyo a este documento.

- En los Estados Unidos, la C-TPAT tiene una historia de colaboración entre la aduana y el sector privado en el aseguramiento de la cadena global de suministro que antecede los atentados del 11 de septiembre de 2001.
- Suecia ha desarrollado una sólida relación entre la aduana y el sector privado al implementar Stairway, un programa OEA que sirve de modelo para el programa de la Unión Europea. Al simplificar los procedimientos y mejorar los servicios, Suecia ha incrementado la participación del sector privado en el programa.
- El Plan de Exportaciones Seguras de Nueva Zelanda demuestra que los programas OEA no siempre tienen que ser dirigidos a la importación; la protección de los mercados de exportación también es una función de los OEA. El Plan de Exportaciones Seguras es un punto de referencia internacional estudiado por administraciones de aduanas en todo el mundo.
- Jordania diseñó e implementó su programa Lista Dorada con énfasis en principios de gestión de proyectos, un logro poco usual para las administraciones de aduanas en el mundo en vías de desarrollo. Jordania apalancó la ayuda de donantes para desarrollar un programa OEA que obtuvo el reconocimiento mutuo del Servicio de Aduanas y Protección Fronteriza de EE.UU.
- La Unión Europea, el mayor bloque comercial del mundo, incluye algunos de los países más competitivos del mundo así como países cuyas economías no han madurado al mismo nivel. A pesar de diferencias culturales y económicas considerables entre sus miembros, la Unión Europea llegó a desarrollar directrices unificadas de OEA en el año 2008.

2.3 Programa del Operador Económico Autorizado en Colombia

“En 2008, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia, inicia el proceso de análisis de viabilidad y conveniencia de la implementación del Operador Económico autorizado en nuestro país, y oficialmente manifiesta a la OMA, la intención de adherir al marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global; hecho con el cual, asumió el compromiso, entre otros, de implementar la figura del Operador Económico Autorizado.” (DIAN, 2010, p. 5)

El programa del OEA en Colombia es producto de un proceso colaborativo que duro más de años en ponerse en marcha, que tiene como bases la relación estrecha entre el sector privado y organismos del sector publico colombiano como son: La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, El Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA. Estos organismos han trabajado en conjunto definiendo una “estrategia de coordinación interinstitucional” (DIAN, 2010, p. 7) para establecer los requisitos en cada materia del comercio internacional que les atañe. Asimismo, según las disposiciones plasmadas en el decreto que formaliza la puesta en marcha de este programa en Colombia, el desarrollo del tendrá el apoyo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima DIMAR y la Aeronáutica Civil, y todas autoridades públicas relacionadas con las operaciones de comercio exterior. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2011, p. 5).

La implementación del OEA en Colombia ha pasado por un proceso que ha permitido que hoy ya se haya lanzado formalmente en el país, este proceso comprende las siguientes etapas: Análisis de viabilidad y revisión de otras iniciativas. Definición de la filosofía y de los principios orientadores de la figura. Sensibilización,. Identificación inicial de los requisitos de seguridad y demás exigibles a los interesados y evaluación de la viabilidad de aplicación de los mismos, frente a su capacidad operativa.

Formación del grupo de trabajo (Grupo OEA). Estructuración del plan piloto. Normatividad y Reglamentación. Capacitación. Mesas de Trabajo. (DIAN, 2010)

CAPÍTULO TRES – BASC: HISTORIA, IMPLEMENTACIÓN EN LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA Y PRESENCIA EN COLOMBIA¹

3.1 BASC - Historia

A mediados de los años 90 en Estados Unidos se hacia cada vez más preocupante el tema del contrabando de mercancías a través de empresas legales que eran utilizadas por los contrabandistas como medio para llevar su mercancía sobre todo a un destino muy apetecible: Los Estados Unidos.

Como respuesta a esta situación en 1996 nace la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC por sus siglas en ingles), como un proyecto que fue presentado ante el Comisionado del servicio de Aduana de los Estados Unidos por la empresa MATTEL Inc., este proyecto buscaba crear e implementar procesos que permitieran a una empresa protegerse de ser utilizada como medio para el contrabando de narcóticos. En sus inicios BASC era denominada “Business Anti-Smuggling Coalition” y se crea con el fin de complementar programas como Carrier Initiative Program – CIP² y Land Border Initiative Program – LBCIP³

Esta Alianza anti-contrabando entre el sector privado y el sector publico, nació solo con ese fin, servir para evitar el contrabando y de allí su nombre inicial. Sin embargo al pasar el tiempo, luego de acontecimientos como los atentados del 9-11 y las nuevas

¹ Información suministrada por World BASC Organization.

² Carrier Initiative Program – CIP. Iniciativa de seguridad creada en 1984 por el Servicio de Aduana de los Estados Unidos en cooperación con transportadores aéreos, navales, terrestres y ferroviarios para enfrentar el problema de tráfico de drogas y prevenir su contrabando dentro de los Estados Unidos.

³ Land Border Initiative Program – LBCIP. Iniciativa de seguridad desarrollada en 1995 para afrontar el problema de contrabando de narcóticos en la frontera suroriental de los Estados Unidos.

necesidades en el comercio internacional en materia de seguridad, esta alianza empresarial abrió su campo de acción y se expandió convirtiéndose en una alianza empresarial que trabaja por un comercio seguro, por lo tanto también cambió su razón social a “Business Alliance for Secure Commerce” que es el nombre que lleva actualmente. Este nuevo direccionamiento estratégico que tomó esta alianza tiene como base el establecimiento de estándares y procedimientos globales de seguridad que están ajustados no solo a las necesidades del entorno del comercio internacional per sé, sino a las exigencias de las Aduanas y los Organismos de Control, lo que ha permitido que se desempeñe como un organización facilitadora del Comercio internacional que con el paso del tiempo ha ido, y sigue, abarcando cada vez más nodos dentro de la cadena logística de suministros.

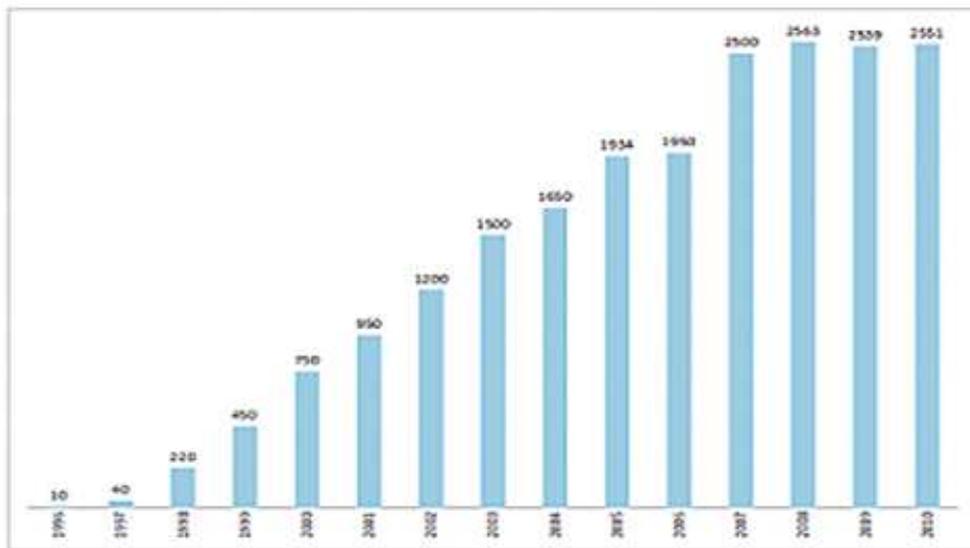
Hoy en día el objetivo principal de BASC es promover el comercio internacional seguro, y se rige por unos objetivos específicos como son: incentivar una cultura de seguridad y protección en el comercio internacional, establecer y administrar el sistema de gestión en control y seguridad de la cadena logística, trabajar en coordinación con los gobiernos y organizaciones, fomentar alianzas estratégicas, generar confianza y credibilidad entre empresas y gobiernos, fortalecer cooperación entre el sector privado y gobierno. Con base en estos objetivos BASC pretende ser una Alianza líder, reconocidos globalmente en la facilitación del comercio internacional mediante la administración de estándares de seguridad implementados por empresas, en coordinación con países, instituciones y organizaciones a nivel mundial.

Luego de su creación BASC presentó un acelerado crecimiento en países de Centro y Suramérica (ver gráfica 3), muchas empresas en diferentes países lograron adoptar los estándares de seguridad exigidos por BASC para formar parte de la hoy gran familia de empresas que comprometidas por mejorar las condiciones de su entorno, y a su vez, contribuye a desalentar fenómenos que perjudican los intereses económicos, fiscales y comerciales del país. Hoy en día BASC está presente en 13 países donde hay conformados Capítulos BASC, a Diciembre de 2010 tenía como afiliadas más de 2500 empresas y tiene acuerdos y memorandos de entendimiento con

Aduanas, Autoridades Gubernamentales y Organismos Internacionales en beneficio de los diferentes capítulos y empresas BASC.

Gráfico 3

BASC 1996-2010 – Evolución y crecimiento



Nota: Se muestra el crecimiento anual de BASC de 1996 a 2010. Los valores incluyen empresas certificadas principales y ampliaciones, y empresas en proceso dentro de los capítulos. WBO (2010)

Este gran crecimiento que vivió BASC a nivel internacional creó la necesidad dentro de la Alianza de tener un ente internacional que pudiera velar por la imagen y la credibilidad de BASC en todos los países en donde tenía y tendrá presencia, por esta razón en el año 2002 se constituye en Delaware, Estados Unidos World BASC Organization (WBO) como una entidad sin ánimo de lucro con la misión de facilitar y agilizar el comercio internacional mediante el establecimiento y administración de estándares y procedimientos globales de seguridad aplicados a la cadena logística del comercio en asociación con administraciones aduaneras y autoridades gubernamentales. (WBO, 2011,1)

3.2 BASC – Implementación en la Seguridad de la Cadena Logística

World BASC Organization (WBO) esta conformada por Capítulos Nacionales, estos a su vez están conformados por Capítulos Regionales y estos por empresas comprometidas con el comercio internacional seguro, y todos estos están estrechamente ligados y comprometidos con los Gobiernos y las organizaciones Nacionales e Internacionales.

Un Capítulo nace con la iniciativa de un grupo de empresas que desean unirse a la labor que desarrolla la comunidad BASC. Cuando en un país se constituye el primer Capítulo, este es considerado Capítulo Nacional, ya que fue pionero del programa BASC en dicho país. Este grupo de empresas deberán ser empresas que participen activamente en la logística o actividades productivas o de comercio exterior, de prestación de servicios, actividades complementarias o conexas al comercio exterior. Luego de existir un Capítulo Nacional, los capítulos que se formen en ese país serán considerados Capítulos Regionales y serán los encargados de atender las necesidades de los afiliados, mientras que cuando no existan Capítulos Regionales esta labor recae en las actividades del Capítulo Nacional.

Al momento de ser creado un capítulo este comienza a funcionar como una organización independiente en estructura y funcionamiento, sin embargo debe estructurar sus procesos bajo los lineamientos de la Organización de carácter internacional y reguladora que es WBO. Dado que el control que ejerce WBO sobre los capítulos BASC es como veedor y controlador, la organización realiza auditorías regulares con el fin de corroborar que los procesos se estén llevando a cabo según los procedimientos adecuados. A su vez los Capítulos tienen la obligación de realizar auditorías periódicas a sus afiliados con el fin de asegurarse de que estas estén cumpliendo con los estándares que se plantean en la norma BASC, llevando a cabo sus

procesos manteniendo y mejorando su Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

La implementación de los estándares que exige la norma BASC son la mejor herramienta que posee esta alianza empresarial para asegurarse de que los procesos dentro de los capítulos y las empresas afiliadas se realicen de la manera más segura posible, estos estándares están desglosados con base en unos ejes de evaluación que hacen que el proceso de verificación del Sistema de Gestión en Control y Seguridad sea más ágil, ya que la función de BASC en la seguridad de la cadena logística se centra en corroborar y certificar la implementación de mecanismos de seguridad inmersos en todos los procesos que se realizan dentro de una compañía, desde la creación de la misma, contratación de personal, hacer uso de outsourcing, hasta la entrega del producto final al consumidor. Estos ejes son:

1. Requisitos de los Asociados de Negocio,
2. Seguridad de contenedores
3. Control de acceso físico
4. Seguridad del personal
5. Seguridad de procesos
6. Seguridad física
7. Seguridad de la tecnología informática
8. Capacitación en seguridad y concientización sobre amenazas. (BASC Pacífico, 2010)

La Implementación del Sistema de Gestión en Control y Seguridad y la certificación BASC traen una serie de beneficios para la empresa que los ponga en práctica como: reducción de riesgos de que las cargas legales sean utilizadas para actividades ilícitas o robos, implementación de una cultura de seguridad empresarial, ser incluida en una base de datos a la cual accede las aduanas para análisis de riesgos, Proporciona confianza las administraciones de aduana, Competitividad a través de la normalización y estandarización de procesos, Facilitación del comercio disminuyendo el riesgo de

incautaciones y penalidades, Protección y fortalecimiento de la imagen frente a clientes y gobiernos, entre muchos otros.

3.3 BASC – Presencia en Colombia

En 1997 como iniciativa de varias multinacionales y empresas del sector privado pertenecientes al sector del comercio internacional, se lanza el plan piloto del programa BASC en Colombia en la ciudad de Cartagena de indias Colombia, con el fin de erradicar el contrabando en la región. Ese mismo año se firma en Cartagena la creación del primer Capítulo BASC en Colombia y al año siguiente se firma un acuerdo de cooperación entre este capítulo BASC, el gobierno colombiano y el servicio de Aduanas de los Estados Unidos.

Luego de este exitoso primer paso en el país muchos empresarios en otras áreas del país decidieron seguir creando capítulos para apoyar las diferentes regiones, es así como nace la red BASC en Colombia, que hoy cuenta con 1 Capítulo Nacional y 10 Capítulos Regionales, que suman alrededor de 800 empresas. Los capítulos regionales son: BASC Antioquia, BASC Barranquilla, BASC Bogotá, BASC Café, BASC Caldas, BASC Cartagena, BASC Centro-Occidente, BASC Oriente, BASC Santa Marta y BASC Sur-Occidente. Lo que quiere decir que BASC esta presente en todo el territorio colombiano. (BASC Pacífico, 2010)

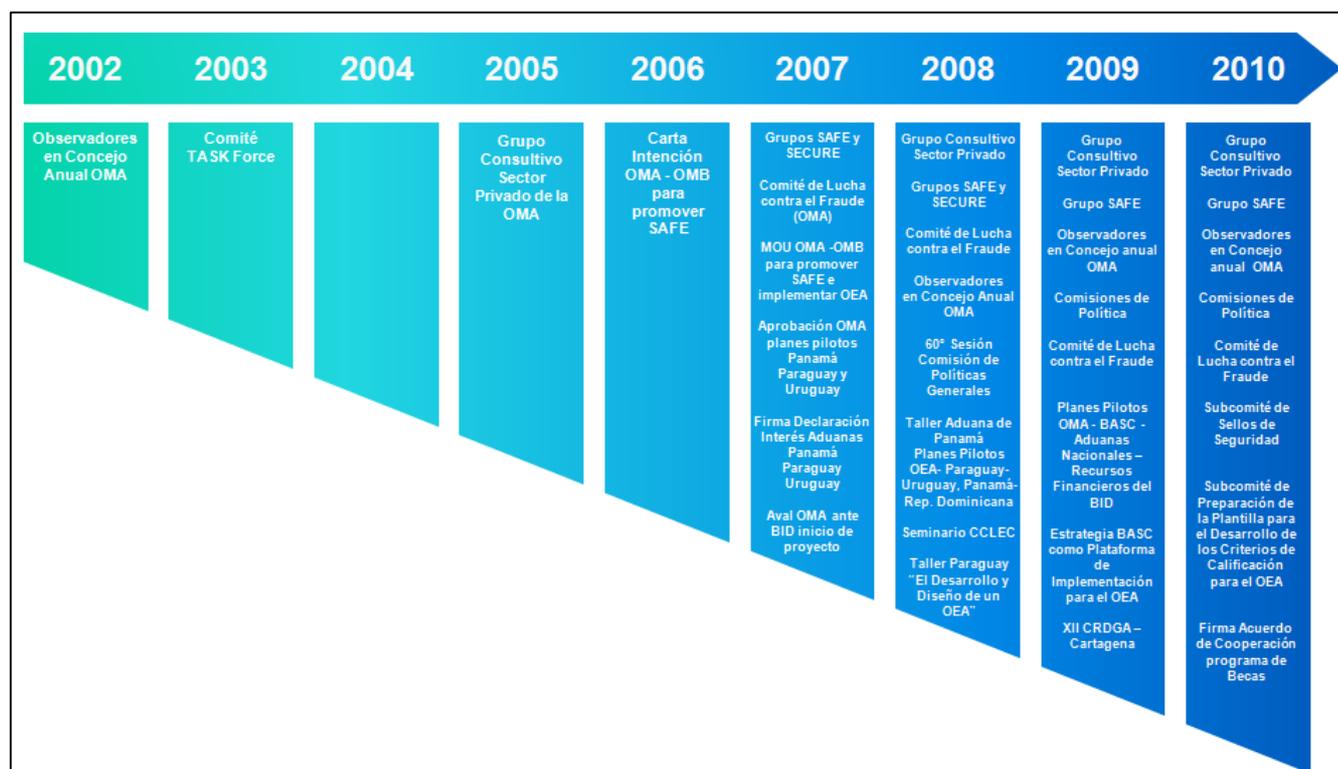
CAPÍTULO CUATRO - RELACIÓN BASC-OMA Y BASC COMO PLATAFORMA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL OEA

4.1 Relación BASC – OMA

La relación entre BASC y la Organización Mundial de Aduanas, nació con la firma del Primer Acuerdo Internacional BASC, que se dio en mayo de 2001, de este acuerdo también participaron el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos y las Aduanas de Ecuador, Francia, Colombia, entre otros. El objetivo principal de este Acuerdo fue prevenir la utilización del comercio legal, para el contrabando de mercancías, narcóticos y otras formas de violaciones a las leyes aduaneras, promoviendo la facilitación del movimiento fronterizo de personas y mercancías (véase gráfico 4),.

Gráfico 4

Relación BASC-OMA a través del tiempo



Nota: Se muestra la relación BASC-OMA entre los años 2002 a 2010. WBO (2010)

Además esta relación se concentra en la participación activa de BASC como miembro del Grupo Consultivo del Sector Privado (GCSP) de la OMA. El GCSP está conformado por 30 representantes de las organizaciones y compañías más importantes del mundo y reporta directamente al Secretario General y al Grupo de Trabajo SAFE de la OMA.

Adicionalmente a estos comités, WBO hace parte del Sub Comité de Sellos de Seguridad y del Subcomité de preparación de la plantilla para el Desarrollo de los criterios de calificación para el Operador Económico Autorizado (OEA). Esta participación brinda a BASC la oportunidad de ser voceros y dar opiniones entorno al rol de los sellos de alta seguridad en la seguridad de la cadena logística y la implementación de criterios de aplicación uniformes en el proceso de calificación para el OEA a nivel de las Aduanas de los países latinoamericanos.

Cabe destacar que el presidente internacional de WBO, el Sr. Fermín Cuza, asistió durante el 2010 a 3 de las 4 reuniones programadas con la OMA en el año. Dos reuniones se llevaron a cabo en la ciudad de Bruselas, Bélgica, y la última en la ciudad de Shanghai, China, por invitación del Gobierno de este país. Durante estas reuniones, WBO logró dar seguimiento a temas relacionados con el apoyo de BASC entorno a la implementación del Operador Económico Autorizado (OEA). (WBO, 2011, 2)

4.2 BASC Como Plataforma para la Implementación Del OEA

La certificación BASC sirve como apoyo para la obtención y el mantenimiento de la certificación de una organización como OEA, dado que para que una empresa reciba la certificación BASC debe comprometerse de manera consciente a ejecutar, desarrollar y mantener el Sistema de Gestión y Control en Seguridad BASC (SGCS BASC). Este SGCS BASC es una estructura de procesos, procedimientos y recursos, diseñados para promover la seguridad en las actividades de comercio internacional que realiza

una empresa, de manera que comprende los requisitos mínimos de seguridad, exigidos por el programa C-TPAT de los Estados Unidos y toda la normativa de seguridad establecidos por el programa de seguridad de la Organización Mundial de Aduanas para ser reconocido como un operador confiable. Estos procedimientos permiten minimizar los riesgos de conspiración interna, narcotráfico, contrabando, terrorismo, entre otros, brindando trazabilidad en los procesos de las empresas BASC, lo cual se alinea a la figura del Operador Económico Autorizado, figura que a su vez facilita el comercio internacional debido al reconocimiento de la empresa como actor SEGURO y CONFIABLE del comercio internacional.

La certificación BASC ayuda a encaminar a través de la implementación de su SGCS, el cumplimiento de las exigencias mínimas de la OMA para obtener la condición de OEA. Los estándares de seguridad BASC están alineados con los objetivos de la Organización Mundial de Aduanas, con el fin de homologar los requisitos de esta alianza del sector privado con los de las aduanas, fortaleciendo los lazos del segundo pilar del Marco SAFE de la OMA (Aduana-Empresa). Básicamente los objetivos principales en común son:

- Garantizar la seguridad en la cadena logística.
- Aumentar la previsibilidad de las operaciones de comercio exterior.
- Facilitar la gestión integrada de las cadenas logísticas para todos los modos de transporte.
- Fortalecer la cooperación entre las administraciones de aduanas y con otros organismos en su lucha contra el fraude.
- Facilitar el comercio legítimo mediante cadenas logísticas seguras y acuerdos de colaboración entre las aduanas y el sector privado. (BASC Venezuela, 2011)

Según el Sr. Fermín Cuza, presidente internacional de WBO (2011), la organización ha buscado homologar el programa de estándares en seguridad en la cadena logística de BASC con los objetivos y lineamientos por los cuales se siguen los estándares de los programas C-TPAT y del Operador Económico Autorizado, con el fin de servir de

apoyo a las empresas del sector privado para la consecución de estos avales internacionales, también sostiene que la labor de BASC no solo llega hasta la obtención del aval, sino que trabaja en pro del mantenimiento de dicho título o certificado y el correcto cumplimiento de los estándares, a través de las auditorias anuales y las capacitaciones que son realizadas con frecuencia por la organización. Su lema es que el segundo pilar del OEA (Aduana-Empresa) comprende el trabajo conjunto entre sector privado, donde tiene lugar BASC como alianza empresarial y el programa OEA desde la perspectiva de las Aduanas (Sector Público).

Otra ventaja de BASC como plataforma para el OEA es el hecho se concentra en que a través de WBO existe una relación estrecha con organismos gubernamentales nacional y con entes supranacionales que le brinda a sus afiliados tener la confianza de que el trabajo que se realiza en BASC esta encaminado a cumplir con las exigencias en materia de seguridad dentro de la cadena logística del comercio internacional, que día a día son más complejas.

CONCLUSIONES

Con base en el análisis realizado podemos decir que la logística a nivel internacional ha evolucionado conforme a las exigencias de los mercado y al crecimiento de lo niveles de comercio internacional y las nuevas prácticas que se realizan en el mercado, además es obvia la relación directa que tiene con la globalización.

Entre las nuevas exigencias del mercado internacional, viene tomando cada vez más importancia el tema de la seguridad dentro de la cadena logística o de suministros, que incluye no solo la seguridad alimentaria, sino la seguridad anti-contrabando, anti-ilegalidad y anti-terrorismo. La relevancia actual que ha ganado este tema en el comercio internacional, lo ha convertido en una ventaja competitiva para los actores del comercio, en cuanto a imagen y credibilidad de las empresas ante el mundo.

Dada la relevancia de la seguridad en la cadena logística han surgido iniciativas como la del Operador Económico Autorizado y BASC organizaciones cuyo objetivo se

fundamentan en la relación entre el sector privado y la aduanas como base para la facilitación del comercio internacional a través de la exigencia de requisitos mínimos de seguridad en los procesos desarrollados en una empresa en ejercicio de su labor.

El OEA es una figura que busca que las empresas interesadas cumplan con unas normas de seguridad establecidas en el Marco SAFE de la OMA, con el fin de ser reconocidas como empresas seguras, que tendrán beneficios a la hora de presentarse ante las aduanas internacionales, tales como agilidad en los procesos aduanales, entre otras, la implementación del programa OEA en un país es un proceso que conlleva una serie de ajustes entre los pilares de la OMA (Aduana-Aduana, Aduana-Empresa).

BASC es una alianza del sector privado que se desempeña hoy en día como facilitador del comercio internacional, comprometida con una cultura internacional de seguridad, que tiene presencia en 13 países del mundo, demostrando la efectividad de su Sistema de Gestión y Control en Seguridad.

Desde hace muchos años, BASC ha buscado tener una estrecha relación con entes internacionales con el fin de brindarles beneficios a sus afiliados a través de memorando de entendimiento, acuerdos y trabajo colaborativo con estos organismos, es así como llega a crear y mantener una relación con la Organización Mundial de Aduanas, al igual que con aduanas y programas de estas alrededor del mundo, y es por esta misma razón que decide homologar sus estándares de seguridad para la certificación BASC con los requisitos mínimos de seguridad que exigen programas como el OEA de la OMA, el C-TPAT de Estados Unidos, entre otros.

BASC es una plataforma segura al OEA porque su labor se ha centrado en ser facilitador del comercio internacional, cuya tendencia actual en temas de seguridad es hacer parte de programas como el OEA, por lo tanto BASC no solo se esfuerza por ser base para implementación de este tipo de programas sino para ayudar a los OEA a mantener su estatus a través de auditorías permanentes del SGCS, con el fin de verificar el correcto cumplimiento de los estándares.

BIBLIOGRAFÍA

1. Arriagada I. y Hopenhayn M. Producción, tráfico y Consumo de drogas en América Latina. SERIE Políticas sociales N°41. Santiago: CEPAL, División de Desarrollo Social.
2. Araujo, Ramiro (2005). Comentarios sobre el Convenio de Kyoto para la Armonización y Simplificación de Procedimientos Aduaneros. Revista International Law, 005, 143-174.
3. Bandera A. y Ortega V. (2003). *El comercio internacional y la agudización de las contradicciones del capitalismo contemporáneo*. Cuba: Filial Universitaria “Jesús Montané Oropesa” de la Isla de la Juventud.
4. BASC Pacífico (2010). Presentación Institucional BASC en Formato ppt. Cali: Autor.
5. BASC Venezuela (2011). E-Boletín N°23. Caracas: Autor.
6. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2008). Boletín Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe (FAL), 258. América Latina: Autor.
7. Consejo Nacional de Política Económicas y Social (CONPES) 3547 (2008). Política Nacional Logística. Bogotá, D.C: Autor.
8. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (2010). Una Aproximación para Abordar la Implementación del Operador Económico Autorizado en la Región, La Experiencia de Colombia. Colombia: Autor.
9. Holler, Robert (2010). Manual de Modernización de Aduanas Programas de Operadores Económicos Autorizados (proyecto de Apoyo Mundial para el Desarrollo de la Capacidad Comercial (TCBoost)). Washington D.C: Nathan Associates Inc. Para la USAID.
10. Ireland, Robert (2009). The WCO SAFE Framework of Standars: Avoiding Excess in Global Supply Chain Security Policy. Bruselas: World Customs Organizati3n, Research.
11. Ireland, Robert (2011). The Customs Supply Chain Security Paradigm and 9/11: Ten Years On and Beyond. Bruselas: World Customs Organizati3n, Research.

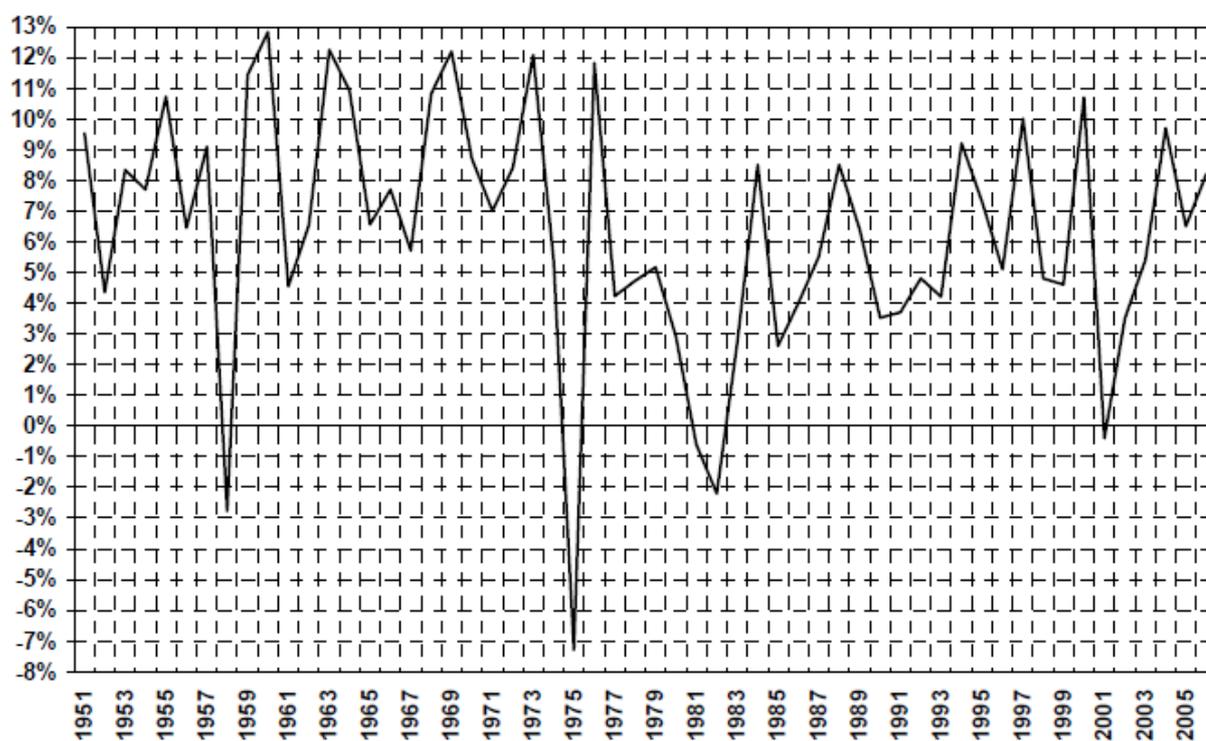
12. Machado T. y Lemes A. (2006, Octubre). El banco mundial y el FMI y su papel en el proceso de globalización financiera. *Cuarto Encuentro Internacional sobre Globalización Financiera*, encuentro virtual.
13. Marichal, Carlos (2005). ¿Existen ciclos de la deuda externa en América Latina? Perspectiva de los siglos XIX y XX. *Revista COMERCIO EXTERIOR*, 55, 676-682.
14. Mariña, Abelardo (2008). La fase actual de la economía mundial capitalista: evaluación y perspectivas. *XI Jornadas de Economía Crítica*, Bilbao.
15. Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2011). Decreto Número 3568 DE 2011. Bogotá: Autor.
16. Nickl, Michael (2005). La Evolución del Concepto “Logística” al de “Cadena de Suministros” y Más Allá. *Revista Compras y Existencias*, 140, 15-18.
17. Polner, Mariya (2010). Compendium of Authorized Economic Operator (AEO) Programmes. Bruselas: World Customs Organization, Research.
18. Rosales, Osvaldo (2009). La globalización y los Nuevos Escenarios del Comercio Internacional. *Revista CEPAL*, 97, 77-95.
19. World BASC Organization (2011, 1). Carpeta de Información BASC, Historia, Misión, Visión. Cartagena: Autor.
20. World BASC Organization (2011, 2). Informe de Gestión 2010 - WBO. Cartagena: Autor.
21. World Customs Organization (2005). Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global. Bruselas: Autor.
22. World Customs Organization (2007). WCO SAFE Framework of Standards. Bruselas: Autor.

ANEXOS

ANEXO 1

Gráfica: MUNDO: DINÁMICA DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE BIENES

1951-2006



Nota: Muestra el volumen real de exportaciones de bienes en cambio porcentual anual (%).
(Mariña, 2008)

ANEXO 2

Cuadro: América Latina (12 países) 1999: existencia de planes nacionales y sistemas integrados de información sobre drogas.

País	Plan nacional	Sistema información
Bolivia	<i>Plan Nacional de Prevención y Rehabilitación.</i>	No específica.
Chile	<i>Política y Plan Nacional de Prevención y Control de Drogas.</i>	<i>Sistema Nacional de Información sobre Drogas (SISNID).</i>
Colombia	<i>Plan Nacional de Lucha contra las Drogas: Colombia 1998-2002, o Plan Colombia.</i>	<i>Sistema de Información del Plan Nacional de Drogas.</i>
Costa Rica	<i>Plan Nacional Antidrogas.</i>	No específica.
Ecuador	<i>Estrategia Nacional para Enfrentar a las Drogas: Plan Nacional 1999-2003.</i>	
Guatemala	Plan Nacional Antidrogas.	No específica.
México	<i>Programa Nacional para el Control de Drogas 1995-2000.</i>	No específica.
Panamá	<i>Estrategia Nacional en Materia de Drogas.</i>	No específica.
Paraguay	<i>Plan Nacional de Prevención del Uso Indebido de Drogas (1997-2002).</i>	
Perú	<i>Plan Nacional de Prevención y Control de Drogas.</i>	
República Dominicana	No específica.	<i>Centro de Información y Coordinación Conjunta (CICC).</i>
Venezuela	<i>Plan Nacional Venezolano en materia de drogas 1997-2001.</i>	No específica.

Nota: Muestra iniciativas en materia de seguridad anti drogas en América Latina. (Arriagada y Hopenhayn, 2000).