

**ARTÍCULO ACADÉMICO**  
**“NORMAS Y ESTÁNDARES DE SEGURIDAD BASC COMO UNA OPORTUNIDAD  
ESTRATÉGICA EN EL TLC ENTRE COLOMBIA Y ESTADOS UNIDOS”**

**DANIELA LUCÍA GARCÍA FERNÁNDEZ**

**JAIRO MIGUEL MUÑOZ RODRIGUEZ**

**Asesor**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR**  
**FACULTAD DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS**  
**PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**  
**CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C.**

**2012**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>RESUMEN</b> .....	3
<b>ABSTRACT</b> .....	3
<b>PALABRAS CLAVE</b> .....	3
<b>MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL</b> .....	6
<b>CAPÍTULO 1: EL TLC ENTRE COLOMBIA - ESTADOS UNIDOS Y LA SEGURIDAD DE LA CARGA</b> .....	11
1.1. TLC DE COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS .....	11
1.2. EL TLC Y LAS NUEVAS TRABAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL .....	12
1.3. EL TLC Y LA SEGURIDAD DE LA CARGA.....	14
<b>CAPITULO 2: BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE –BASC-, INICIOS, EVOLUCIÓN Y APLICACIÓN EN LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGISTICA....</b>	17
2.1. HISTORIA .....	17
<b>CAPÍTULO 3: IMPORTANCIA DE BASC COMO ORGANIZACIÓN FACILITADORA PARA EL TLC ENTRE COLOMBIA Y ESTADOS UNIDOS.....</b>	22
<b>CONCLUSIONES</b> .....	25
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	26

## **RESUMEN**

El presente artículo académico, de carácter descriptivo, se desarrolló con el objetivo de poner en evidencia los desafíos de la entrada en vigencia del TLC entre Colombia y Estados Unidos que giran en torno al tema de la Seguridad en la Cadena de Suministro Internacional; y de cómo iniciativas privadas de seguridad como BASC se convierten en aliados estratégicos del gobierno colombiano para el desarrollo de la competitividad empresarial. El artículo inicia con un recuento de los hechos principales del TLC y su relación con la seguridad para contextualizar al lector. Luego se realiza una presentación de la Organización BASC, su misión, estrategias y actividades ejercidas en pro de la facilitación del comercio seguro. Por último, se describe la importancia y relación de BASC con el TLC fundamentado en la articulación de los términos agilización y seguridad.

## **ABSTRACT**

This academic article was made with the main objective of highlighting the challenges of the FTA between Colombia and United States that are related to the matter of Supply Chain Security; and to discuss about how private security initiatives like BASC can turn into strategic allies of the Colombian government towards the development of business competitiveness. The article starts with a description of the main facts of the FTA and its relation with security. Then a presentation about the BASC Organization is made, including its mission, strategies and carried activities towards facilitating safe trade. Finally, the article describes the importance and relationship between BASC and the FTA based on joint facilitation and security terms.

**PALABRAS CLAVE:** TLC, BASC, Comercio Internacional, Seguridad y Agilización.

## INTRODUCCIÓN

Después de casi ocho años de discusiones, debates, desacuerdos, campañas y múltiples reuniones, los presidentes Barack Obama, de Estados Unidos, y Juan Manuel Santos, de Colombia, anunciaron oficialmente, en el marco de la VI Cumbre de las Américas realizada en Cartagena, que el TLC entre ambos países entrará en vigencia a partir del 15 de mayo de 2012.

Esta noticia ha despertado diferentes opiniones y sentimientos en los colombianos que van desde fuertes expectativas hasta grandes preocupaciones. Si bien con la eliminación de las barreras arancelarias, el país se verá altamente beneficiado al tener acceso al mercado más grande del mundo, con más de 308 millones de habitantes<sup>1</sup> con un ingreso per cápita anual de US\$47.400 dólares<sup>2</sup> no podemos ignorar que aún se mantienen vigentes otro tipo de barreras como las medidas sanitarias y fitosanitarias, requisitos técnicos y de seguridad, entre otros, que en la práctica dificultan el ingreso de productos a los Estados Unidos.

Es así como la agilización del comercio también se convierte en un factor fundamental de competitividad en el intercambio comercial entre los dos países. En particular, los requisitos de seguridad exigidos en las actividades de comercio internacional deben ir articulados a la facilitación y agilización del mismo, de tal manera que ninguna se vea perjudicada por la otra. Es ahora cuando el Gobierno Colombiano debe considerar firmemente la implementación de estrategias definitivas que permitan tener un comercio ágil y seguro que eviten en el futuro inconvenientes y contratiempos que inhiban la consecución de los beneficios que se esperan del TLC.

---

<sup>1</sup> Embassy of Colombia , Washington D.C. (2011). *Beneficios del TLC entre Colombia y los Estados Unidos*. Recuperado 14, abril, 2012

<sup>2</sup> Embassy of Colombia , Washington D.C. (2011). *Beneficios del TLC entre Colombia y los Estados Unidos*. Recuperado 14, abril, 2012

La Organización BASC, una alianza del sector privado dedicada a promover el comercio seguro en cooperación con Gobiernos y Organismos Internacionales, puede convertirse en aliado estratégico del Gobierno Colombiano para el diseño y aplicación de normas y estándares que garanticen una cadena logística ágil y segura.

## MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL

El libre comercio es un término económico que se refiere al intercambio de productos entre naciones, libre de aranceles y de cualquier forma de barreras comerciales. Asimismo supone la eliminación de reglamentos gubernamentales al comercio entre individuos y empresas de diferentes países.

Además de la internacionalización de las empresas, fusiones, cambio tecnológico, innovación en las comunicaciones, y comercio intrarregional, la globalización se ve impulsada e incrementada a través de los esfuerzos de los países y sus gobiernos por desarrollar y cerrar acuerdos que reduzcan las barreras arancelarias y no arancelarias al libre tránsito de bienes, servicios y capital.

Así, se van forjando y surgiendo los diferentes grados de integración económica entre regiones y países. De acuerdo a la clasificación de Hill (2007), los grados de integración económica, del menos al más integrado, son: área de libre comercio, unión aduanera, mercado común, unión económica y unión política total. La forma más popular de integración económica la constituyen los tratados de libre comercio, cuya figura ideal son las áreas de libre comercio donde todas las barreras al comercio de bienes y servicios entre los países conformantes son suprimidas. Sin embargo, en la práctica se da que cada país establece sus propias políticas comerciales y aunque con los acuerdos el comercio se facilita entre los participantes, en la mayoría de los casos no se llega al 100% de la supresión de todos los tipos de barreras. Por ello, los tratados de libre comercio con otros países son la herramienta más común que utilizan los gobiernos dentro de sus estrategias de comercio internacional. Tal como expone Hill (2007), “los tratados de libre comercio son la forma más popular de integración económica regional, pues suman casi 90 por ciento de los acuerdos regionales” (p. 293).

Un tratado de libre comercio es un acuerdo mediante el cual dos o más países reglamentan de manera comprehensiva sus relaciones comerciales, con el fin de incrementar los flujos de comercio e inversión. Dichos acuerdos contienen normas y procedimientos tendientes a garantizar que el intercambio de bienes, servicios e inversiones entre los países se realicen sin restricciones injustificadas y en condiciones transparentes<sup>3</sup>.

Las barreras al comercio internacional pueden dividirse en dos tipos básicos: las barreras arancelarias y las barreras no arancelarias. La primeras corresponden a tarifas oficiales que se fijan y cobran a los importadores y exportadores en las aduanas de un país, por la entrada o salida de las mercancías y las segundas constituyen dificultades u obstáculos que pueden ser requerimientos técnicos, sanitarios, de seguridad, de etiquetado, de empaque, etc.

Las barreras arancelarias tienen como fin impedir o frenar el ingreso de determinadas mercancías y/o servicios a un país. Este tipo de barreras son generalmente utilizadas por los gobiernos como mecanismos proteccionistas. Mientras más alto sea el monto de los impuestos o aranceles de una mercancía, más difícil será que ingresen y compitan contra la producción local en otro país. Es por ello que los productos importados generalmente tienen altos precios, debido a que el arancel incide directamente en los costos.

Por otro lado, según la UNCTAD, “Se considera como una barrera no arancelaria (BNA) a toda intervención del gobierno en la producción y el comercio, con excepción de los aranceles, que pueden afectar a los precios relativos, las estructuras de mercado y las corrientes comerciales internacionales.” Las barreras no arancelarias generalmente se basan en consideraciones domésticas expresadas en regulaciones y

---

<sup>3</sup> Universidad Sergio Arboleda. Centro de Documentación. *Política Comercial de Colombia con el mundo*. Extraído el 14 de abril de 2012 desde <http://www.usergioarboleda.edu.co/tlc/acuerdos-comerciales.htm>

medidas adoptadas para proteger a los productores, consumidores e intereses del Estado, como la protección del medio ambiente, la salubridad pública, la calidad e inocuidad de los productos, entre otros.

En términos generales, “las barreras no arancelarias son disposiciones gubernamentales que obstruyen el ingreso de mercancías a un país determinado poniendo como requisito para dejarlos entrar que los productos y servicios cumplan con determinadas reglas o que reúnan ciertos requisitos de distinto orden”<sup>4</sup>.

Ahora bien, con los tratados de libre comercio las expectativas generadas gracias a las reducciones en las barreras arancelarias, que se ven reflejadas en una inmediata reducción de los costos, se ven disminuidas por las grandes preocupaciones de las compañías por las barreras no arancelarias que incrementan exponencialmente y se traducen en altos costos para las transacciones comerciales. Cada día, las BNA toman mayor fuerza y valor significativo para las compañías; y cada vez es más complejo hacer una lista para enumerarlas. Organizaciones como la UNCTAD se esfuerzan por encontrar metodologías que permitan identificar, clasificar y cuantificar las BNA. Además de las BNA de origen gubernamental, UNCTAD ha estimado la existencia de alrededor de 400 sistemas de normas o estándares privados.

Haciendo una revisión actual de las nuevas medidas y requerimientos que se traducen en más trabas para el comercio internacional, se encuentra que el tema de la seguridad en la cadena de suministros gana cada vez mayor fuerza y relevancia. “En la elaboración y firma de tratados y acuerdos comerciales se están incluyendo tópicos nuevos como: trazabilidad, certificación y seguridad, entre otros, a los que los empresarios latinoamericanos y caribeños deben adecuarse para mantener y/o mejorar sus condiciones de acceso a los consumidores de destino” (CEPAL, 2008).

---

<sup>4</sup> Copelli, G. (2009). *Propósito e impacto de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional*. Monografía de doctorado, Universitat de Lleida, Lleida, España.



Dados los cada vez más comunes y frecuentes acuerdos comerciales entre naciones y regiones, el volumen de intercambios comerciales aumenta de manera exponencial y acelerada. Esto genera a su vez, necesidades de implementar nuevos mecanismos de control debido al surgimiento de nuevos riesgos en materia de seguridad y control. Se incrementan las probabilidades de que se presenten riesgos como: narcotráfico de drogas, contaminación de los productos, terrorismo, documentación incorrecta o incompleta, carga no documentada, sustancias o mercancías ilegales, contrabando, conspiraciones internas, entre otros.

Estos y otros factores emergentes han impreso una significativa relevancia al hecho de que una compañía y, en general, una nación tenga la capacidad para asegurar que su carga es inocua y que toda su cadena de suministro es segura, a tal punto de convertirse en un requisito y herramienta competitiva cada vez más indispensable y valioso al momento de realizar negociaciones comerciales.

Las causas que destacan en el ascenso de la preocupación por la seguridad en la cadena de suministros tienen que ver con dos temas importantes: la importancia de la inocuidad de los alimentos debido a las cada vez más comunes enfermedades de transmisión por alimentos (ETA) y el fenómeno del terrorismo globalizado en donde se ha generado gran temor y preocupación porque las compañías legales sea utilizadas como vía para el contrabando de armamento biológico, químico o nuclear y sean objeto de contaminaciones malintencionadas de sus cargas con fines bioterroristas.

Todos los elementos anteriores han involucrado al comercio internacional y han creado la necesidad de incrementar los mecanismos de control y sobretodo precaución debido a que estos factores emergentes no solo alteran la armonía en la actividad internacional de las compañías, sino que se convierte en un tema de mayor alcance en donde se ve involucrado el bienestar de la comunidad y el desarrollo social y económico de una nación.

A raíz de lo anterior, los gobiernos han establecido requisitos y garantías, en torno a este tema, de obligatorio cumplimiento para los exportadores e importadores quienes hoy en día ya deben incluir y contemplar dentro de sus costos de exportación e importación el rubro por concepto de implementación de requisitos y normas para garantizar que su carga es segura.

Es así como la seguridad en la cadena de suministro se convierte en un agente determinante para el desarrollo de intercambios comerciales entre países. En este punto, una vez más son las compañías de menor tamaño quienes más sufren al no contar con la infraestructura adecuada y los recursos necesarios para dar cumplimiento a los nuevos requisitos, y esto, a su vez, disminuye las posibilidades de participar en mercados extranjeros con productos exportables, y por ende, limita el gozo de los posibles beneficios que pueda brindar un tratado de libre comercio.

El Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos no es ajeno a este aspecto. Por ello, es importante que los gobiernos de ambos países definan y establezcan políticas que regulen este tema con el fin de evitar que los beneficios del TLC se vean mermados y opacados porque los requisitos de seguridad impiden la facilitación del comercio. Debe recordarse que los TLCs tienen que ir acompañados con políticas internas de desarrollo y adecuación logística y normativa que permita aprovechar las oportunidades que se abren con estos acuerdos.

Este artículo se enfocará en identificar y describir el impacto e influencia de las políticas y medidas de control para la seguridad en el comercio internacional, sobre el objetivo que persigue el TLC entre Colombia y Estados Unidos de reducir las barreras al intercambio de bienes y servicios entre los dos países.

## **CAPÍTULO 1: EL TLC ENTRE COLOMBIA - ESTADOS UNIDOS Y LA SEGURIDAD DE LA CARGA**

En este capítulo se expondrán los principales puntos del TLC entre Colombia y Estados Unidos que se relacionan con la seguridad en la cadena logística, en donde se identificaran los apartes del texto final del acuerdo que tratan sobre este tema.

Las relaciones comerciales de estos países se remontan a los inicios del año 1990 con el surgimiento del ATPA<sup>5</sup>, el cual unía esfuerzos de los países andinos en la lucha contra la producción y tráfico de drogas, eliminando barreras arancelarias para cerca de 5.600 productos, salvo los excluidos, y estimulando el empleo ofreciendo diversidad de productos exportables, creando alternativas diferentes al cultivo ilegal y tráfico de drogas. Luego de la culminación del ATPA se dio prorroga al tratado con la creación del ATPDEA<sup>6</sup> en 2010 que culminó el 15 de febrero de 2011. A partir de ello, “se visualiza el TLC con Estados Unidos como una posibilidad para que empresarios realicen inversiones a largo plazo, incrementen su capacidad productiva y cuenten con una estabilidad en el tiempo y en las condiciones favorables para las exportaciones”<sup>7</sup>.

### **1.1. TLC DE COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS**

El TLC es un acuerdo que quedó plasmado en un preámbulo y 23 capítulos. Los capítulos recogen aspectos que consignan las disciplinas generales acordadas, muchas de ellas comunes en las negociaciones tanto multilaterales como bilaterales, e incorporan elementos particulares conseguidos tanto por Colombia como por Estados Unidos en la negociación.

---

<sup>5</sup> ATPA - Andean Trade Preference Act

<sup>6</sup> ATPDEA - Andean Trade Promotion and Drug Eradication Act

<sup>7</sup> Muñoz, J. (2010). *Presentación ATPDEA-ATPA*. Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena, Colombia.

A manera de resumen, el contenido del TLC puede presentarse mediante una clasificación en tres grandes bloques<sup>8</sup>:

En primer lugar, se señala la compatibilidad jurídica del TLC con la CAN<sup>1</sup> y luego se introducen los temas relacionados con los aspectos institucionales del tratado. Esto es, la administración, los compromisos de transparencia y los mecanismos de solución de controversias.

En segundo lugar, se presentan los aspectos vinculados con el acceso de productos industriales, agropecuarios y servicios a los mercados de los países firmantes del acuerdo. Abarca no sólo los temas relacionados con la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias sino los de normas de origen, procedimientos aduaneros, defensa comercial y compras públicas.

En tercer lugar, se describen los temas transversales, que establecen disciplinas a las que se someten las actividades comerciales de ambos países. Incluye las normas de propiedad intelectual, de competencia, asuntos laborales y ambientales, inversión y fortalecimiento de la capacidad comercial.

El presente artículo se enfocara en describir, analizar y estudiar los elementos del segundo bloque, los cuales van de la mano con el tema de la seguridad en la cadena de suministro.

## **1.2. EL TLC Y LAS NUEVAS TRABAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

El TLC tiene como objetivo remover las barreras arancelarias y no arancelarias al comercio de bienes y servicios. Es decir, buscar un acceso preferencial y trato nacional

---

<sup>8</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia.

especial entre estos dos países. Los capítulos dentro del acuerdo que se destacan en la búsqueda de este objetivo son:

- **Capítulo 2.** *Trato Nacional y Acceso de Mercancías al Mercado:* Su objetivo es comprometer a las Partes a no dar un trato menos favorable que el trato más favorable a cualquier producto o proveedor de la otra Parte.
- **Capítulo 4.** *Reglas de Origen:* Tiene como objetivo definir las características que deben tener los productos para ser considerados beneficiarios de las preferencias.
- **Capítulo 5.** *Procedimientos Aduaneros:* Su objetivo es implementar procedimientos aduaneros simplificados, expeditos y con reglas de juego claras que permitan realizar las operaciones comerciales ágiles y a bajos costos.
- **Capítulo 6.** *Medidas Sanitarias y Fitosanitarias:* Tiene como objetivo proteger la vida o salud de las personas, de los animales o de los vegetales en el territorio de las partes, impulsar la implementación en las Partes del Acuerdo MSF<sup>1</sup> y proporcionar un Comité permanente dirigido a atender los problemas sanitarios y fitosanitarios.
- **Capítulo 7.** *Obstáculos Técnicos al Comercio:* Tiene como objetivo evitar que las normas y reglamentos técnicos sean utilizados como barreras no arancelarias al comercio de bienes industriales y agropecuarios.
- **Capítulo 8.** *Defensa Comercial:* Su objetivo principal es reglamentar la aplicación de las medidas de salvaguardia, para los casos en que la desgravación acordada ocasiona un incremento de las importaciones de un producto, amenazando o causando daño grave a una rama de la producción nacional.

Gracias a estas nuevas disposiciones, las relaciones comerciales entre Colombia y Estados Unidos se verán facilitadas de manera considerable. Sin embargo, en la

actualidad se encuentran obstáculos que difícilmente pueden ser reducidos a través de un acuerdo de libre comercio. Dentro de estos obstáculos se destaca el tema de la seguridad en la cadena de suministros el cual influye no solo en la facilitación del comercio internacional si no también en el bienestar de la comunidad.

### **1.3. EL TLC Y LA SEGURIDAD DE LA CARGA<sup>9</sup>**

En el tratado de libre comercio es muy importante la seguridad de la carga tanto así que varios de los capítulos en el texto final del acuerdo hablan explícitamente de esto, incluyendo la agilidad en el despacho de la mercancía ya que ambos términos están relacionados directamente, estos son algunos puntos que resaltan en el acuerdo en el que las partes deben prever que:

- a)** El despacho de mercancías se haga dentro de un periodo no mayor al requerido para asegurar el cumplimiento de su legislación aduanera y, en la medida que sea posible, que se despache las mercancías dentro de las 48 horas siguientes a su llegada.
  
- b)** Permitan que las mercancías sean despachadas en el punto de llegada, sin traslado temporal a depósitos u otros recintos.
  
- c)** Permitan que los importadores retiren las mercancías de sus aduanas antes de y sin perjuicio de la decisión final por parte de su autoridad aduanera acerca de los aranceles aduaneros, impuestos y cargos sean aplicables.

---

<sup>9</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia.

### **1.3.1. Automatización**

En el tratado se acuerda que cada parte se esfuerce en usar tecnología de información que agilice los procedimientos para el despacho de mercancías y garantice una carga segura, por lo que las partes deberán (TLC, Capítulo 5, Artículo 5.3):

- a)** Hacer esfuerzos por usar normas internacionales.
  
- b)** Harán que los sistemas electrónicos sean accesibles para los usuarios de aduanas.
  
- c)** Preverán la remisión y procesamiento electrónico de información y datos antes de la llegada del envío, a fin de permitir el despacho de mercancías al momento de su llegada.
  
- d)** Emplearán sistemas electrónicos o automatizados para el análisis y direccionamiento de riesgos.
  
- e)** Cada parte se esforzará por adoptar o mantener sistemas de administración de riesgos que permitan a su autoridad aduanera focalizar sus actividades de inspección en mercancías de alto riesgo y que simplifiquen el despacho y movimiento de mercancías de bajo riesgo, respetando la naturaleza confidencial de la información que se obtenga mediante tales actividades.

En el texto final del Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos, se destaca el trabajo conjunto en el campo de normas, reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de las partes, con miras a facilitar el comercio entre ambas. En particular, las partes buscarán identificar, desarrollar y promover iniciativas facilitadoras del comercio en relación con normas, reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de las partes que sean apropiadas para ciertos asuntos o

sectores en particular. Tales iniciativas podrán incluir cooperación en asuntos de reglamentación, tales como convergencia o armonización con las normas internacionales, confianza en la declaración de la conformidad de un proveedor, el reconocimiento y aceptación de los resultados de los procedimientos de evaluación de la conformidad y el uso de la acreditación para calificar a las entidades de evaluación de las partes. (TLC, Capítulo 7, Artículo 7.3)

Con respecto a lo anterior el sector privado ha tomado parte para el establecimiento de normas de aceptación general que garanticen que la cadena de suministro de una compañía es segura.

Dentro de estas iniciativas privadas se destaca la Organización BASC, una entidad sin ánimo de lucro con la misión de agilizar el comercio seguro mediante la aplicación de estándares y procedimientos globales de seguridad de la cadena de la cadena logística. BASC se destaca gracias a que su misión estratégica se fundamenta en la cooperación y coordinación con gobiernos y organismos internacionales.

En los próximos capítulos se explicará en mayor detalle cómo funciona esta organización y como puede tener un papel clave dentro del TLC entre Colombia y Estados Unidos.



## **CAPITULO 2: BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE –BASC-, INICIOS, EVOLUCIÓN Y APLICACIÓN EN LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGISTICA<sup>10</sup>**

BASC es una es una alianza empresarial internacional que promueve el comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales. Está constituida como una organización sin ánimo de lucro, con la denominación “World BASC Organization (WBO)” bajo las leyes del estado de Delaware, Estados Unidos de América.

WBO es una organización liderada por el sector empresarial cuya misión es facilitar y agilizar el comercio internacional mediante el establecimiento y administración de estándares y procedimientos de seguridad aplicados a la cadena logística del comercio internacional, reconocidos y avalados internacionalmente.

### **2.1. HISTORIA**

BASC fue creado en 1996, inicialmente como una alianza anti-contrabando, como un programa voluntario de cooperación entre el sector privado y la Aduana de Estados Unidos, con el fin de evitar que el comercio lícito fuera utilizado para el contrabando y el narcotráfico, implementando mecanismos y procedimientos que ayudaran complementar y fortalecer los programas Carrier Initiative Program –CIP<sup>11</sup> y Land Border Initiative Program – LBCIP<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Información suministrada por World BASC Organization.

<sup>11</sup> 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 y ferroviarios para enfrentar el problema de tráfico de drogas y prevenir su contrabando dentro de los Estados Unidos.

<sup>12</sup> 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.

Ese mismo año una empresa en Colombia toma contacto con la Aduana de los Estados Unidos para participar en el programa y se consolida como la primera en Suramérica en establecer el programa BASC por lo cual fue seleccionada en el año 1997 por la aduana de los EE.UU. como plan piloto.

Con el apoyo de la Aduana de los Estados Unidos, se promovió en ese entonces esta experiencia exitosa, que gracias al empuje de los empresarios líderes que creyeron en esta iniciativa, al apoyo de los Gobiernos de la región, de las Aduanas y Autoridades, el programa tuvo una expansión progresiva en Latinoamérica (Grafica 1).

En 1997, se inició la constitución formal de los primeros capítulos BASC, iniciando con Perú, seguidamente en Colombia, Venezuela, Costa Rica, Ecuador y otros países de la región.

World BASC Organization se constituyó legalmente en junio de 2002 en el estado de Delaware (E.E.U.U.) por iniciativa de los países miembros de BASC, interesados en establecer políticas y normas internacionales que garantizarán el correcto funcionamiento del programa en cualquier lugar del mundo.

Luego de los atentados terroristas cometidos en los Estados Unidos el 11 de Septiembre de 2001, fueron revaluadas las políticas de seguridad a nivel mundial, por lo que BASC en el 2005 luego de un estudio de marca e imagen corporativa cambia su denominación a Business Alliance for Secure Commerce, una alianza empresarial para un comercio seguro, por su traducción al español, dando así respuesta a las necesidades del entorno<sup>13</sup>.

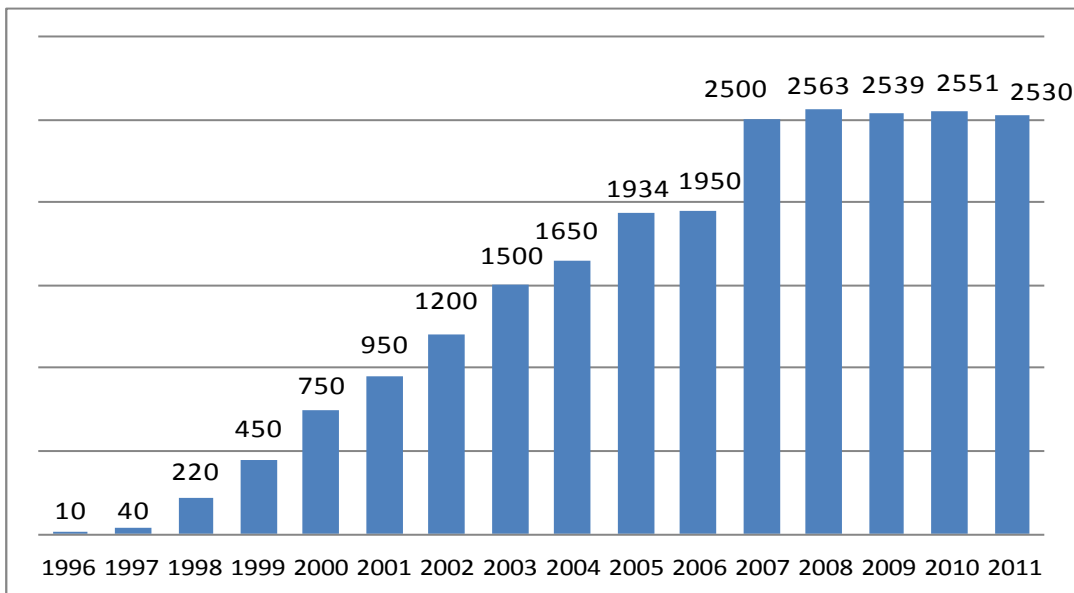
---

<sup>13</sup> Informe de Gestión World BASC Organization, 2011.



**Ilustración 1** Evolución cronológica de BASC, desde sus inicios en 1996 hasta el 2010.

Fuente: Informe de Gestión World BASC Organization, 2011.



**Gráfica 1** Comportamiento anual de las empresas Certificadas BASC como Principales, Ampliaciones y empresas en Proceso. Fuente: Informe de Gestión World BASC Organization, 2011.

La gráfica e ilustración anteriores son evidencia del aumento de la credibilidad del programa BASC gracias a su crecimiento y expansión por medio de la vinculación de una mayor cantidad de empresas que hacen parte de la cadena de suministro en múltiples países del continente americano. Esta credibilidad también se ha incrementado gracias a la firma de diferentes acuerdos de cooperación y memorandos de entendimiento con diferentes aduanas del mundo y organismos internacionales. Algunos de los principales acuerdos se han firmado con las siguientes entidades: Servicio de Aduanas de los Estados Unidos (2001), Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Colombia (2001), Organización Mundial de Aduanas (2001) y Organización de Estados Americanos (2001), Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito-ONUDD (2006).

Como herramienta principal de BASC para promover el comercio se encuentra la norma y los estándares BASC los cuales se clasifican y conforman todos los participantes de la cadena logística. Estos son:

- ✓ Exportador
- ✓ Operador Logístico
- ✓ Operador Portuario/ Agente de estiba
- ✓ Puerto Marítimo
- ✓ Transporte Terrestre
- ✓ Agente de Aduana
- ✓ Transporte Aéreo
- ✓ Transporte Férreo
- ✓ Importador
- ✓ Transporte Marítimo
- ✓ Agente de Carga
- ✓ Almacén Fiscal
- ✓ Servicios Temporales
- ✓ Servicios Portuarios y Marítimos Complementarios

- ✓ Vigilancia y Seguridad Privada
- ✓ Zona Franca
- ✓ Servicios Hoteleros

Los estándares BASC están alineados y homologados con los requisitos mínimos de seguridad de C-TPAT<sup>14</sup>, de la aduana de los Estados Unidos, por lo que BASC ha servido exitosamente de plataforma para que compañías puedan obtener con mayor facilidad la certificación C-TPAT y como plataforma para el marco de estándares del OEA<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> C-TPAT – Customs and Trade Partnership Against Terrorism

<sup>15</sup> OEA – Operador Económico Autorizado

### **CAPÍTULO 3: IMPORTANCIA DE BASC COMO ORGANIZACIÓN FACILITADORA PARA EL TLC ENTRE COLOMBIA Y ESTADOS UNIDOS**

Durante una reunión realizada en el mes de septiembre de 2011 en Cartagena, que congregó a diferentes funcionarios BASC, empresarios locales e importantes funcionarios de la aduana de Estados Unidos, el Comisionado de Aduanas de dicho país en ese entonces, Allan Bersin, centró su discurso en la importancia de la implementación de políticas que unieran de la mano la facilitación y la seguridad en el comercio internacional. *“En los Estados Unidos nunca más vamos a discutir la diferencia entre la seguridad y la agilización del Comercio legítimo”*, fue una de las afirmaciones que marcó las declaraciones de Bersin.

De primera mano se conciben la seguridad y la facilitación del comercio como dos términos aislados y excluyentes. Si los requerimientos en términos de seguridad y prevención de la carga son muy exigentes, la agilización y fluidez del comercio disminuye. Por el otro lado, si se dejan muy abiertas las puertas a un comercio ágil sin demasiados controles que desaceleren y retrasen las actividades comerciales, no se estaría contemplando la evaluación de la seguridad en la carga.

Ahora bien, existe un punto de intersección entre estos dos términos que permiten su conjugación y conmutación: puede comerciarse una carga de manera ágil sin demasiados controles siempre y cuando pueda comprobarse que es una carga segura. Esto es, una acreditación previa que certifique que todos los procesos y cadena de suministro por la que transita aquella carga cumplen con determinados requisitos y estándares que garantizan que la carga es legítima y segura.

Si la carga proveniente de Colombia genera confiabilidad en la aduana de Estados Unidos no serán necesarios demasiadas revisiones y controles al momento de

ingresarla al país, lo que se traduce de inmediato en una mayor agilización del comercio entre ambos países.

Pero no basta solo con involucrar a una compañía dentro de un proceso de implementación de procedimientos y estándares de seguridad para generar la confiabilidad que le permita acelerar sus procesos de importación y exportación. Es aún más importante que aquel programa de normas y principios se haya diseñado y desarrollado teniendo en cuenta las necesidades de los gobiernos y que goce de la credibilidad suficiente para lograr el objetivo agilizar el comercio internacional.

En este sentido, Estados Unidos al ser uno de los mercados más importantes del mundo, ha tomado parte en este tema con el diseño C-TPAT de la aduana de los Estados Unidos. Este programa de normas y requisitos tiene su origen en el sector público de dicho país, sin embargo, su filosofía está basada en una asociación de cooperación entre las aduanas y el sector privado.

Para exportar hacia Estados Unidos y aprovechar los beneficios del TLC con dicho país, las compañías colombianas no pueden ser ajenas al tema de la agilización del comercio. Si una empresa no considera o contempla la implementación de requisitos al interior de sus procesos para permitir la agilización de sus actividades de comercio internacional, se vuelve incompetente comparada con otras compañías cuyos trámites son considerablemente más ágiles y, por lo tanto, más eficaces.

BASC, como iniciativa del sector privado y con su filosofía de cooperación entre las empresas y las aduanas y gobiernos, es una organización que toma cada vez mayor fuerza gracias a su trayectoria y reconocimiento del que goza a nivel internacional. Las empresas han reconocido a BASC como el medio para la obtención de credibilidad y confianza, y como plataforma ideal para el cumplimiento de las disposiciones de los gobiernos. Muchas compañías han manifestado su complacencia por la fácil obtención

de certificaciones o validaciones como C-TPAT y OEA gracias a la implementación de normas y estándares BASC.

También se ha destacado a BASC en su rol de mediador entre los sectores público y privado. BASC ha demostrado ser un caso exitoso donde ha sido posible sentar en la misma mesa de negociación a agentes determinantes en el comercio internacional.

Por otro lado, en el tan mencionado tema de la seguridad en la cadena alimentaria, donde el gobierno de los Estados Unidos ha establecido requisitos para todas aquellas compañías del mundo que deseen ingresar alimentos al país por medio del Programa Food Defense, BASC ha participado de manera significativa en la implementación de estos requisitos en diferentes y múltiples empresas a nivel de Latinoamérica bajo el rol de orientador, acompañante y evaluador.

Cabe resaltar el apoyo que BASC representa para las PYMES, a las cuales se les dificulta la implementación de efectivos planes de acción para garantizar que sus procesos son seguros por las implicaciones de altas inversiones e infraestructura. Por medio de la presentación de proyectos de financiación a organismos internacionales, BASC busca recursos para incentivar a estas compañías en este aspecto.

El TLC con Estados Unidos ha sido diseñado de tal manera que exista un gana-gana entre las partes. Sin embargo, el gobierno colombiano no puede ignorar que todavía falta mucho por hacer en el tema de infraestructura. Por lo anterior, y por todo lo expuesto anteriormente, el estado colombiano debe hacer frente a la coyuntura en que se constituye el tema de la seguridad en la cadena de suministro como factor de competitividad para el aprovechamiento de los beneficios del TLC. BASC, gracias a su potencial, puede convertirse en aliado estratégico del gobierno para hacer de este obstáculo una oportunidad de desarrollo en las actividades de comercio internacional.



## CONCLUSIONES

Dentro de los desafíos que el TLC entre Colombia y Estados Unidos impone a las compañías colombianas, se destaca de manera definitiva el tema de la seguridad en la cadena de suministro. Este aspecto, antes que verse como un obstáculo, debe ser aprovechado como un factor de competitividad en el proceso de comercio internacional.

Gracias a que los términos seguridad y agilización del comercio hoy día pueden ir tomados de la mano, bajo la premisa de que el comercio puede ser ágil en la medida en que sea seguro, los requisitos de control pueden verse fácilmente vencidos. Lo anterior es incluso respaldado por la aduana de Estados Unidos.

BASC como organización que logra fusionar y materializar la unión de los dos conceptos de forma exitosa llevándolo a la práctica en las compañías y fomentando una cultura de seguridad, debe estar en la mira del Estado de Colombia para establecer mesas de negociación y acuerdos donde se definan políticas que permitan a las compañías de todos los tamaños participar en los procesos de implementación de normas y estándares de seguridad y prevención.

El análisis de la funcionalidad de BASC dentro de la facilitación para el aprovechamiento de los beneficios del TLC entre Colombia y Estados Unidos permite identificar y ubicar a esta organización como aliado estratégico del gobierno colombiano para que las compañías puedan alcanzar fácilmente el nivel deseado para ser consideradas como empresas confiables.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alvarez, M. (2008). *Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe*. Edición No 258 [Boletín]. Naciones Unidas, CEPAL.

Copelli, G. (2009). *Propósito e impacto de las barreras arancelarias y no arancelarias en el comercio internacional*. Monografía de doctorado, Universitat de Lleida, Lleida, España.

HILL, C. (2007). *Negocios Internacionales*. Editorial: Mcgraw-hill.

DANIELS, J. (2010). *Negocios Internacionales*. Editorial: Pearson Educación

Calle, M.A. (2011, marzo 25). *Barreras no arancelarias: variable vital en la internacionalización*. Revista Dinero. Consultado el 14 de abril, 2012. En: <http://www.dinero.com/opinion/opinion-on-line/articulo/barreras-arancelarias-variable-vital-internacionalizacion/116104>

TLC Colombia - Estados Unidos. Consultado el 14 de abril, 2012. En: <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=14853>

Embassy of Colombia, Washington D.C. (2011). *Beneficios del TLC entre Colombia y los Estados Unidos*. Consultado el 14 de abril, 2012. En: [http://colombiaemb.org/docs/FTA/BENEFICIOS\\_DEL\\_TRATADO\\_DE\\_LIBRE\\_COMERCIO.pdf](http://colombiaemb.org/docs/FTA/BENEFICIOS_DEL_TRATADO_DE_LIBRE_COMERCIO.pdf)

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia. *Texto Propuesto TLC Colombia - EE.UU.* Consultado el 21 de abril, 2012. En: [http://www.sice.oas.org/TPD/AND\\_USA/COL\\_USA/Draft\\_text\\_050806\\_s/Index\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/TPD/AND_USA/COL_USA/Draft_text_050806_s/Index_s.asp)

Universidad Sergio Arboleda. Centro de Documentación. Política Comercial de Colombia con el mundo. Extraído el 14 de abril de 2012 desde <http://www.usergioarboleda.edu.co/tlc/acuerdos-comerciales.htm>

Muñoz, J. (2010). Presentación ATPDEA-ATPA. Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena, Colombia.