



**Operador Económico Autorizado: un comparativo del modelo norteamericano
C-TPAT para su aplicación en Colombia**

Juan Fernando Correa Jaramillo

Jhon Faber Correa Muñoz

**Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia**

2015

**Operador Económico Autorizado: un comparativo del modelo norteamericano
C-TPAT para su aplicación en Colombia**

Juan Fernando Correa Jaramillo

Jhon Faber Correa Muñoz

**Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Especialista en Gerencia Logística**

Asesor:

Gustavo Londoño Ossa.

**Magister en Relaciones Internacionales, Especialista en Ciencias Fiscales,
Especialista en Gerencia de Mercadeo, Abogado.**

Línea de Investigación:

Logística y gestión de cadena de abastecimiento

**Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia**

2015

Lema:

“Sólo porque algo no haga lo que era previsto no quiere decir que sea inútil el esfuerzo.”

Thomas Alva Edison

Agradecimientos

A todas las personas que formaron parte de nuestro proceso formativo: amigos, docentes y familia, gracias a Ustedes nuestro proceso fue un éxito.

Resumen

El mundo de los negocios internacionales ha evolucionado a pasos agigantados en los últimos años, el mundo cada día borra las fronteras e integra a las economías en el juego de la oferta y la demanda, sin embargo, el alto niveles de globalización también trajo consigo riesgos y situaciones que re-direccionaron los esfuerzos mundiales a apuntar a un desarrollo sostenible y seguro para todos los involucrados.

Entes como la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) han creado un marco para la ejecución de buenas prácticas en términos legislativos, operacionales y legislativos los cuales pretenden generar un comercio ágil, eficiente y eficaz a nivel mundial basadas en la seguridad para todos los participantes de la cadena logística.

A nivel mundial la economía norteamericana es ejemplo a seguir en términos de seguridad y eficiencia. Luego de los atentados del 11 de septiembre de 2001, La OMA y el C-TPAT como organizaciones que rigen el comercio mundial, empezaron a generar cambios en la economía global, generando un aumento en los estándares de ejecución y seguimiento en las operaciones de la cadena logística. En el caso de Colombia, el país se encuentra adherido a la OMA desde hace varios años, sin embargo aún no se logra identificar un avance significativo en los pilares y estándares que estas figuras pautan a nivel mundial, lo cual resulta contradictorio al momento de analizar la situación de un país que al día de hoy presenta un alto nivel Comercial.

El presente trabajo investigativo pretende abordar desde un punto comparativo las dos figuras anteriormente mencionadas, de manera que se puedan identificar los principales rasgos de fondo y forma, para de esta manera identificar las oportunidades de mejoras para el país que le permitan ganar posiciones en el ranking internacional.

Palabras clave: Aduanas, comercio, demanda, economías, globalización, logística, oferta, ranking,

Abstract

The world of international business has evolved rapidly in recent years, the world every day blurs the boundaries and integrates the economies in the interplay of supply and demand, and however, the high rate of globalization also brought risks and situations redirected to point to global sustainable development efforts and safe for everyone involved.

Entities such as the World Trade Organization (WTO) and World Customs Organization (WCO) have created a framework for the implementation of good practices in legislative, operational and legislative terms which are intended to create an agile, efficient and effective global trade based security for all participants in the supply chain.

Worldwide, the US economy is example to follow in terms of safety and efficiency, after the attacks of September 11 the embodiment of the WCO C-TPAT generated a big change for the economy as rising standards implementation and monitoring operations of the supply chain. In the case of Colombia who is attached to the WCO for several years still cannot identify a significant advance in the pillars and these figures pattern standards worldwide, which is contradictory when analyzing the situation of a country today it has a high commercial level.

This research work aims to address from a comparative point the two figures so that they can identify the main features of substance and form in this way to identify improvement opportunities for the country to enable it to gain positions in the international ranking.

Keywords: Customs, trade, demand, economies, globalization, logistics, supply, ranking.

Contenido

Pág.

Introducción	12
1. Formulación del Proyecto	14
1.1 Antecedentes.....	14
1.1.1 Estado del Arte.....	15
1.1.1.1 Primeras iniciativas y modelos de seguridad implementados	15
1.1.1.2 Carrier Initiative Program – CIP.....	16
1.1.1.3 Supercarrier Initiative Program – SCIP.....	16
1.1.1.4 Americas Counter Smuggling Initiative – ACSI.....	16
1.1.1.5 Iniciativa para Seguridad de Contenedores – CSI.....	16
1.1.1.6 Business Alliance for Secure Commerce- BASC.....	17
1.1.1.7 Convenio de Kyoto Revisado.	17
1.1.1.8 Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE).	17
1.1.1.9. Ley Marco de Aduanas Colombiana.....	23
1.2 Planteamiento del problema	24
1.3 Justificación.....	25
1.4 Objetivos	27
1.4.1 Objetivo general	27
1.4.2 Objetivos específicos	27
1.5 Marco metodológico.....	27
1.5.1 Método	27
1.5.2 Metodología	28
1.6 Alcances	28
2. Ejecución del Proyecto.....	29

2.1Capitulo número 1. Operador Económico Autorizado norteamericano C-TPAT.....	29
2.1.1Historia.....	29
2.1.2Estructura operacional del C-TPAT	35
2.2 Capitulo Número 2 Operador económico Autorizado Colombiano – OEA	43
2.2.1 Artículo 8 del Decreto 3568 de 2011 Beneficios Aduaneros	43
2.2.2 Beneficios tributarios	45
2.2.3 Estado de cumplimiento de los preceptos del marco SAFE en el país y empresas certificadas como OEA	47
2.2.4 Ubicación de Colombia en el Ranking de desempeño Logístico	51
3. Capitulo número 3, Comparativo entre el C-TPAT y el OEA Colombiano.	57
3.1Análisis del desempeño logístico Colombia / EEUU	57
3.2Análisis factor legislativo entre el C-TPAT y el OEA.....	62
4. Conclusiones y recomendaciones	65
4.1Conclusiones	65
4.2Recomendaciones	67
Bibliografía	68

Lista de figuras

	Pág.
Figura 1. Pilares marco SAFE	19
Figura 2 .Estructura logística pre ataques del 11 de septiembre del 2001.....	30
Figura 3 .Normas para la aplicación del marco SAFE.	34
Figura 4. Análisis de los pilares de la Economía (EEUU).....	42
Figura 5. Tratados de libre comercio	50
Figura 6.Índice de desempeño Logístico (Colombia).....	52
Figura 7 Índice de desempeño Logístico (Colombia / Estados Unidos).	57

Lista de tablas

	Pág.
Tabla 1. Miembros del marco SAFE	20
Tabla 2. Índice de desempeño logístico.	51
Tabla 3. Índice desempeño logístico	54
Tabla 4. Análisis del desempeño logístico Colombia / EEUU	58

Lista de Símbolos y abreviatura

Lista de abreviaturas

ACSI: Américas Counter Smuggling Initiative

BASC: Business Alliance for Secure Commerce

C-TPAT: Customs-Trade Partnership against Terrorism

CIP: Carrier Initiative Program

CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Social

CSI: Iniciativa para Seguridad de Contenedores

DIAN: Dirección de impuestos y aduanas nacionales.

FDA: US food and drug administration (Administración de alimentos y medicamentos estadounidenses)

ICA: Instituto Colombiano agropecuario

INVIMA: Instituto nacional de vigilancia de alimentos y medicamentos

OEA: Operador económico autorizado

OMC: Organización mundial de comercio

OMA: Organización mundial de Aduanas

SAFE: Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio

SCIP: Supercarrier Initiative Program

TIC: Tecnología de Información y comunicación.

Introducción

El proceso de intercambio comercial y económico mundial ha evolucionado en los últimos años, cada día los países establecen tratados de cooperación mutua y fortalecen las relaciones existentes entre ellos. A su vez, la dinámica mundial ha establecido altos estándares de seguridad y confiabilidad para cada una de las operaciones que se presentan en el juego de la oferta y la demanda mundial.

En el caso de Colombia en los últimos 20 años se ha vivido una metamorfosis económica y comercial, donde se pasó rápidamente de una economía cerrada donde imperaban los monopolios, a la apertura internacional en los años 90 donde se empezaron a experimentar grandes flujos de comercio en el país, y donde se debió dejar a un lado los monopolios establecidos debido al entrante mercado de internacional. Si bien, el país se impulsó a desarrollar su mercado hacia territorio internacional, aún quedan muchos sin sabores referentes a la capacidad de respuesta de la nación en temas aduaneros, legislativos, estructurales y principalmente en esquemas de seguridad para promover el comercio seguro.

Resumiendo, el país presenta un considerable atraso con respecto a sus pares a nivel internacional en la implementación de figuras y modelos que apunten a todos y cada uno de los criterios que enmarcan las buenas prácticas internacionales en materia aduanera y legislativa, un ejemplo de ello es el Operador Económico Autorizado (OEA), figura creada por la Organización Mundial de Aduanas, la cual pretende que el intercambio entre las naciones pertenecientes a ésta se facilite en un marco de: agilidad, cooperación y seguridad. Esta figura aún no ha sido aplicada en su totalidad en el país, y a su vez, hay un número muy reducido de empresas que han aplicado y finalizado el proceso de certificación.

El desarrollo de este trabajo tiene como finalidad, profundizar y analizar qué es lo que ha impedido que Colombia no se adapte de manera completa a los estándares internacionales propuestos por las figuras que ámbito global que han propendido el

comercio seguro, a sabiendas que estos estándares han tenido éxito en el desarrollo comercial de otros países cercanos, es importante enfatizar en que este estudio se llevará a cabo de manera comparativa, con el modelo de C-TPAT.

1. Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

Bajo la premisa de un análisis retrospectivo con respecto al tema de estudio, se debe analizar los hechos que han marcado el escenario actual del comercio internacional y las relaciones comerciales, para tales fines se remitirá a la Segunda Guerra Mundial (1939 -1945), la cual dio no solo como resultado destrucción y devastación, sino que también contribuyo al desarrollo de las primeras prácticas logísticas a nivel internacional. Durante el periodo posterior al de la Segunda Guerra Mundial se formula interesante proceso de recuperación económica, el cual es conocido como Plan Marshall.

Por otro lado, se puede destacar con el fin de la guerra surgió el GATT¹ en el año de 1947. Este acuerdo ha sido de vital importancia para el desarrollo de le economía mundial, este estamento establecía las pautas en temas comerciales y arancelarios. Unos años después en 1952, surge la OMA², en la cual se empieza a enmarcar al comercio internacional en la efectividad y la eficiencia de los actores aduaneros.

Gracias a lo anterior el ámbito del comercio internacional, se emprendió un proceso de normalización y establecimiento de reglas para regular las relaciones económicas entre los países, para asegurar un marco normativo armonizado y equitativo de manera que los conflictos pudieran ser analizados y resueltos de una manera imparcial y equitativa, fruto de lo anterior nace a nivel internacional la OMC³ la cual fue establecida en 1995 en Suiza, y quien hasta el día de hoy, es la figura de mayor peso en el comercio de las naciones a nivel mundial. A partir del desarrollo de la OMC y la OMA se ha pretendido la ejecución e implementación de políticas aduaneras y la integración económica de regiones a nivel internacional

¹Por sus siglas: Acuerdo General sobre el Comercio y Aranceles

²Por sus siglas: Organización Mundial de Aduanas

³Por sus siglas: Organización Mundial del Comercio.

El atentado a las Torres Gemelas el 11 de Septiembre de 2001 en Estados Unidos, significó un ruptura a nivel mundial en temas de seguridad, a partir de este devastador evento que conmocionó a todos los países a nivel internacional, la palabra seguridad tomó un poder importante para las diferentes naciones, al sentirse vulnerables ante el terrorismo. Ante el conflicto anteriormente hablado, Estados Unidos decidió establecer varios modelos de seguridad, que le permitieran un comercio ágil pero protegido ante el narcotráfico y el terrorismo. Los diferentes modelos contra el terrorismo y el lavado de activos empezaron a tener una repercusión a nivel importante, una de las razones es que el país norteamericano, es uno de los grandes consumidores de productos a nivel mundial y los mismo empezaron a ejecutar sus modelos de seguridad, es de allí que los países establecieron más políticas de cooperación entre ellas para así volverse proactivos con respecto a los cambios mundiales, y estamentos internacionales como OMA y la OMC tomaron protagonismo en el panorama internacional.

Actualmente se han venido estrechando las relaciones entre los países que cada vez suscriben más tratados y acuerdos de cooperación económica y comercial. Lamentablemente esta evolución económica también ha sido golpeada por fenómenos como el contrabando, la piratería y el narcotráfico generado trámites y barreras las cuales pretenden proteger la economía local e internacional y así mismo, entorpecer los flujos de mercancías entre los países. Sin embargo, la OMC y la OMA han reaccionado de una manera adecuada frente a estas tendencias globales, por tal motivo han creado un marco con mayores compromisos y directrices encaminadas en mejorar la seguridad de los procesos y las operaciones para los países involucrados, a este marco se le conoce como marco SAFE⁴

1.1.1 Estado del Arte

1.1.1.1 Primeras iniciativas y modelos de seguridad implementados. En materia de seguridad y estándares internacionales en el manejo de operaciones de comercio internacional se pueden encontrar algunos convenios y tratados que complementan la

⁴SAFE: Marco normativo para asegurar el Comercio Internacional

labor de los entes como el OEA al apuntar al aseguramiento de la seguridad a lo largo de la cadena logística, entre los principales se pueden identificar:

1.1.1.2 *Carrier Initiative Program – CIP.* Se trata de un acuerdo de cooperación entre el departamento de aduanas de Estados Unidos y los agentes de carga terrestre, marítima y aérea creada en el año de 1984, en el cual se establecen seminarios de capacitación para minimizar el riesgo de contaminación de las cargas por parte del narcotráfico, también abarca la capacitación a los agentes de carga en materia de contratación, análisis documental y mapeo de riesgo (origen de mercancía).

Este programa involucra un alto nivel de compromiso para los agentes de carga ya que a la menor sospecha de contaminación y conducta sospechosa deben de informar al servicio de aduanas de Estados Unidos lo que involucra un alto nivel de control de sus procesos, clientes y carga en tránsito.

1.1.1.3 *Supercarrier Initiative Program – SCIP.* Este programa, también creado por el servicio de Aduanas estadounidense, este se enfoca también en los agentes de carga en los diferentes modos de transporte, sin embargo con un foco de acción más grande, es decir, que manejen tránsitos de mercancías que se caractericen por un alto volumen aumentando también el riesgo de contaminación.

1.1.1.4 *Américas Counter Smuggling Initiative – ACSI.* Establecido en el año de 1998 por el servicio de aduanas de Estados Unidos pretende fortalecer y diseminar los programas encaminados con la lucha contra el narcotráfico y el terrorismo, por lo cual se traslada a los países aliados que formen parte de la iniciativa, de manera que se fortalezca a nivel regional.

1.1.1.5 *Iniciativa para Seguridad de Contenedores – CSI.* Creado por el “*Bureau of Customs and Border Protection – CBP,*” se centró en la vigilancia para evitar el uso de contenedores lícitos por los grupos armados de la ley, para el transporte de armas de destrucción masiva. Esta iniciativa se ejecuta por medio de la presencia de funcionarios

del gobierno norteamericano en los puertos marítimos con los cuales el país presenta mayor intercambio comercial, a su vez, se enfoca en varios pilares los cuales son: el uso de información en línea para la identificación de contenedores, la calificación de riesgo para las unidades, el análisis físico de las unidades catalogadas como de riesgo, y uso de tecnologías no invasivas para la revisión de las unidades.

1.1.1.6 *Business Alliance for Secure Commerce- BASC.* Creada en 1996, pretende mediante el establecimiento de estándares de seguridad mejorar el desempeño y confiabilidad de la cadena logística a nivel internacional. A nivel empresarial constituye un sello de homologación de buenas prácticas empresariales enmarcadas en la seguridad y confianza de la compañía, esta homologación se renueva anualmente, y las compañías reciben auditorías externas periódicas para garantizar el buen desempeño de sus procesos.

1.1.1.7 *Convenio de Kyoto Revisado.* Se conoce como el “Convenio Internacional Sobre la Modernización y Simplificación de los Regímenes Aduaneros” entra en vigencia en el año de 1974 y modificado definitivamente en el año 1999, su función es el análisis de los procesos aduaneros de los países suscritos, de manera que se puedan identificar prácticas que obstaculicen el comercio internacional, su principal objetivo es la estandarización y simplificación a nivel internacional de los procesos aduaneros.

Esta entidad además de pretender la estandarización de los procesos también se ocupa de:

- Modernización de las prácticas y regímenes aduaneros
- Acceso a la información necesaria sobre legislación y reglamentos aduaneros.
- Implementación de buenas prácticas como auditorías, gestión y análisis del riesgo.
- Cooperación mutua entre los gobiernos adscritos.

1.1.1.8 *Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE).* La OMA como entidad de vigilancia consideró necesaria la creación de un marco normativo y de buenas prácticas que estandarizara los procesos a nivel internacional bajo los

preceptos de seguridad y agilidad pero cimentados en la seguridad de las operaciones involucradas, fruto de esta reflexión surge el marco SAFE:

Es inaceptable e innecesario inspeccionar cada envío. De hecho, si esto se llevara a cabo se paralizaría el comercio mundial. Es por eso que las Administraciones Aduaneras modernas utilizan sistemas informatizados para el análisis de riesgo. Las Administraciones Aduaneras no deberían sobrecargar a la comunidad comercial internacional con distintos requisitos para asegurar y facilitar el comercio; y además, se deberían reconocer otras normas internacionales. La OMA debería elaborar un conjunto de normas aduaneras internacionales que no repitan o contradigan otros requisitos intergubernamentales (SAFE, 2012).

Los objetivos del marco SAFE son los siguientes:

- Crear normas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad;
- Permitir el control integrado de la cadena logística en todos los medios de transporte;
- Ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las Aduanas para que puedan enfrentar los desafíos y aprovechen las oportunidades del siglo XXI;
- Reforzar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para detectar envíos de alto riesgo;
- Fortalecer la cooperación entre las Aduanas y las empresas;
- Promover el movimiento fluido de las mercaderías a través de cadenas logísticas internacionales. (SAFE, 2012)

A su vez el marco se apoya en ciertos criterios básicos que se dan a lo largo de su aplicación en la estructura legislativa de los países que lo implementan, de manera que los procesos sean rápidos, seguros y que sobre todo apunten al mejoramiento continuo de cada una de las partes integradas a la cadena logística y legislativa de los países suscritos a esta:

- Armoniza los requisitos relativos a la información electrónica previa sobre los envíos destinados al interior y al exterior o que están en tránsito;
- La adopción de un enfoque coherente de análisis de riesgos para abordar las

cuestiones relacionadas con la seguridad;

- El compromiso de la Aduana de origen de las mercancías de realizar inspección de los contenedores y de la carga de alto riesgo destinados al exterior, por solicitud justificada de la Aduanas de destino;
- El Marco define las ventajas que obtendrán de las Aduanas los agentes de la cadena logística internacional que cumplan las normas mínimas relativas a la seguridad de dicha cadena y que apliquen las mejores prácticas.(SAFE, 2012)

Figura 1. Pilares del Marco SAFE



Fuente: Elaboración Propia.

En la gráfica se puede observar el nivel de colaboración que se da entre la empresa privada y la aduana dentro de lo que establece el marco SAFE, gracias a esto la colaboración es constante y da como resultado el buen funcionamiento del análisis de riesgo para el manejo de carga y evaluación de proveedores (origen) sospechosos, de manera que se establezcan perfiles de control para el ingreso, salida de mercancías del país así como también criterios de negociación más seguros blindando las compañías.

A continuación se relacionaran los países que se encuentran aplicando actualmente la normatividad del marco SAFE.

Tabla 1. Miembros del marco SAFE

REGION : NORTH OF AFRICA, NEAR AND MIDDLE EAST	REGION : AFRIQUE DU NORD, PROCHE- ET MOYEN-ORIENT
1. Bahrain	1. Arabie Saoudite
2. Egypt	2. Bahreïn
3. Iraq	3. Egypte
4. Jordan	4. Emirats arabes unis
5. Kuwait	5. Iraq
6. Lebanon	6. Jamahiriya arabe libyenne
7. Libyan Arab Jamahiriya	7. Jordanie
8. Morocco	8. Koweït
9. Oman	9. Liban
10. Qatar	10. Maroc
11. Saudi Arabia	11. Oman
12. Syrian Arab Republic	12. Qatar
13. Sudan	13. République arabe syrienne
14. Tunisia	14. Soudan
15. United Arab Emirates	15. Tunisie
16. Yemen	16. Yémen
REGION : WEST AND CENTRAL AFRICA	REGION : AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE
1. Benin	1. Bénin
2. Burkina Faso	2. Burkina Faso
3. Cameroon	3. Cameroun
4. Cape Verde	4. Cap-Vert
5. Central African Republic	5. Congo (République du)
6. Chad	6. Côte d'Ivoire
7. Congo (Republic of the)	7. Gabon
8. Côte d'Ivoire	8. Gambie
9. Democratic Republic of the Congo	9. Ghana
10. Gabon	10. Guinée
11. Gambia	11. Liberia
12. Ghana	12. Mali
13. Guinea	13. Mauritanie
14. Liberia	14. Niger
15. Mali	15. Nigeria
16. Mauritania	16. République centrafricaine
17. Niger	17. République démocratique du Congo
18. Nigeria	18. Sénégal
19. Senegal	19. Sierra Leone

REGION : NORTH OF AFRICA, NEAR AND MIDDLE EAST	REGION : AFRIQUE DU NORD, PROCHE- ET MOYEN-ORIENT
1. Bahrain	1. Arabie Saoudite
2. Egypt	2. Bahreïn
3. Iraq	3. Egypte
4. Jordan	4. Emirats arabes unis
5. Kuwait	5. Iraq
6. Lebanon	6. Jamahiriya arabe libyenne
7. Libyan Arab Jamahiriya	7. Jordanie
8. Morocco	8. Koweït
9. Oman	9. Liban
10. Qatar	10. Maroc
11. Saudi Arabia	11. Oman
12. Syrian Arab Republic	12. Qatar
13. Sudan	13. République arabe syrienne
14. Tunisia	14. Soudan
15. United Arab Emirates	15. Tunisie
16. Yemen	16. Yémen
REGION : WEST AND CENTRAL AFRICA	REGION : AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE
1. Benin	1. Bénin
2. Burkina Faso	2. Burkina Faso
3. Cameroon	3. Cameroun
4. Cape Verde	4. Cap-Vert
5. Central African Republic	5. Congo (République du)
6. Chad	6. Côte d'Ivoire
7. Congo (Republic of the)	7. Gabon
8. Côte d'Ivoire	8. Gambie
9. Democratic Republic of the Congo	9. Ghana
10. Gabon	10. Guinée
11. Gambia	11. Liberia
12. Ghana	12. Mali
13. Guinea	13. Mauritanie
14. Liberia	14. Niger
15. Mali	15. Nigeria
16. Mauritania	16. République centrafricaine
17. Niger	17. République démocratique du Congo
18. Nigeria	18. Sénégal
19. Senegal	19. Sierra Leone

REGION : NORTH OF AFRICA, NEAR AND MIDDLE EAST	REGION : AFRIQUE DU NORD, PROCHE- ET MOYEN-ORIENT
1. Bahrain	1. Arabie Saoudite
2. Egypt	2. Bahreïn
3. Iraq	3. Egypte
4. Jordan	4. Emirats arabes unis
5. Kuwait	5. Iraq
6. Lebanon	6. Jamahiriya arabe libyenne
7. Libyan Arab Jamahiriya	7. Jordanie
8. Morocco	8. Koweït
9. Oman	9. Liban
10. Qatar	10. Maroc
11. Saudi Arabia	11. Oman
12. Syrian Arab Republic	12. Qatar
13. Sudan	13. République arabe syrienne
14. Tunisia	14. Soudan
15. United Arab Emirates	15. Tunisie
16. Yemen	16. Yémen
REGION : WEST AND CENTRAL AFRICA	REGION : AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE
1. Benin	1. Bénin
2. Burkina Faso	2. Burkina Faso
3. Cameroon	3. Cameroun
4. Cape Verde	4. Cap-Vert
5. Central African Republic	5. Congo (République du)
6. Chad	6. Côte d'Ivoire
7. Congo (Republic of the)	7. Gabon
8. Côte d'Ivoire	8. Gambie
9. Democratic Republic of the Congo	9. Ghana
10. Gabon	10. Guinée
11. Gambia	11. Liberia
12. Ghana	12. Mali
13. Guinea	13. Mauritanie
14. Liberia	14. Niger
15. Mali	15. Nigeria
16. Mauritania	16. République centrafricaine
17. Niger	17. République démocratique du Congo
18. Nigeria	18. Sénégal
19. Senegal	19. Sierra Leone

Fuente: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia

1.1.1.9. Ley Marco de Aduanas Colombiana. (Ley 1609 de 2013). A partir de esta norma la legislación aduanera colombiana empieza a establecer dictámenes de los entes internacionales anteriormente hablados, la ley 1603 de 2013 está alineada específicamente con lo que se desarrolla en el Convenio de Kyoto dentro de los principios generales de la norma colombiana se tiene lo siguiente:

- Principio del debido proceso
- Principio de igualdad
- Principio de la buena fe
- Principio de economía
- Principio de celeridad
- Principio de eficacia
- Principio de imparcialidad
- Principio de prevalencia de lo sustancial
- Principio de progresividad
- Principio de responsabilidad
- Principio de publicidad y contradicción
- Principio de eficiencia
- Principio de seguridad y facilitación en la cadena logística de las operaciones de comercio exterior
- Principio de coordinación y colaboración
- Principio de favorabilidad

Durante el desarrollo de esta Ley, se establece el Principio de Seguridad y Facilitación en la cadena logística de las operaciones de comercio exterior, esto tiene como finalidad que cada decreto que se expida y tenga como directriz la norma marco, estará enmarcada en el desarrollo de un Sistema de Gestión del Riesgo orientado a:

- Neutralizar contrabando
- Fraude
- Lavado de activos
- Facilitar el proceso logístico de las operaciones aduaneras

- Prevención del riesgo ambiental
- Seguridad en fronteras y Evitar la proliferación de armas de destrucción masiva

Durante el desarrollo de esta normativa se hace competente el desarrollo del artículo número 6 de que hace parte de esta normativa el cual dice lo siguiente:

Artículo 6°. Lucha contra la Corrupción, el Contrabando y el Lavado de Activos: El Gobierno Nacional pondrá en marcha un Sistema Objetivo por Modelos Sistematizados Estadísticos para detectar los riesgos, paralelo a la estructuración de los Mapas de Riesgo. Los funcionarios públicos y los usuarios aduaneros propenderán por prevenir, evitar y atacar la corrupción, el contrabando y el lavado de activos.(Congreso de Colombia, 2013)

Dado que el gobierno está apuntando a un sistema de gestión de riesgos que permita la temprana identificación de factores que constituyan una probable fuente de contrabando y lavado de activos el sistema que plantea el OEA bajo el marco SAFE es totalmente coherente con las nuevas políticas a implementar, de manera que el intercambio de información aumente el componente de cooperación entre el sector privado y el público.

1.2 Planteamiento del problema

El Operador Económico Autorizado (OEA) es una figura de gran uso a nivel internacional, sus preceptos son la seguridad y agilidad en las operaciones que involucran el régimen aduanero de los países adscritos a la OMA y OMC, dicha certificación se obtiene luego de validar cada uno de los procesos involucrados en la cadena logística de la compañía para determinar el nivel de cumplimiento de los estándares establecidos por estas figuras.

Por su parte Colombia se adhiere a la OMA en 2007 adoptando los principios establecidos del marco SAFE e iniciando un largo proceso de adopción de los principios que enmarcan el funcionamiento de esta figura a la normatividad nacional. Más adelante

en el 2011 mediante el decreto 3568 implementa la aplicación de la figura del OEA para Colombia, sin embargo, a pesar de que han pasado poco más de 4 años de su implementación solo 4 empresas durante el principio de 2015 recibieron la certificación, actualmente estas empresas son:

Inproquim S.A.S., empresa de Medellín, líder en distribución de productos químicos básicos (derivados del petróleo), Compañía Global de Pinturas, Bel Star S.A. Belcorp, empresa dedicada a el sector cosmético y Metecno de Colombia SA, empresa dedicada a la fabricación y comercialización de paneles y soluciones arquitectónicas con aislamiento térmico y acústico.(El Tiempo, 2015)

Si bien, esta certificación a nivel internacional constituye una oportunidad para aquellas empresas que pretenden ingresar o implementar un programa de exportaciones el bajo número de suscritos es realmente preocupante para las entidades regulatorias.

Por otro lado, si se pone en contexto la figura del OEA Colombiano con su par norteamericano en C-TPAT, se observa como el nivel de penetración de la figura norteamericana ha generado en sus procesos internos un alto nivel de seguridad y desempeño logístico, lo cual debe ser tomado como una buena imagen del funcionamiento de estas figuras si son bien implementadas desde sus inicios, esto debido a que la figura norteamericana ha demostrado su alto desempeño gracias a la implementación de sistemas de gestión de riesgos, manejo de la información y un alto componente de cooperación interinstitucional características que la han ubicado en lo alto de los estándares de desempeño logístico.

1.3 Justificación

El operador económico autorizado (OEA) es una figura que lleva poco más de 4 años en Colombia desde la adhesión a la OMA y adopción de sus principios, sin embargo, las instituciones involucradas en el funcionamiento de esta figura a nivel nacional parecen no estar preparadas para una implementación al 100% de cada uno de los estándares que esta exige a nivel internacional, debido en gran parte a la lenta inclusión de la figura a la normatividad Colombiana y otras falencias logísticas e

institucionales que presenta el país, a su vez, el bajo número de empresas certificadas en este lapso de tiempo sugiere ahondar más en esta figura para realmente establecer una mirada más global de que es lo que está pasando en el país para que no se haya dado la acogida que ha tenido en otros lugares de la región.

Por otro lado es de vital importancia establecer un punto de comparación que permita analizar el pleno funcionamiento de esta figura a nivel internacional y de esta manera poder saber cómo se ejecutan los principios legislativos, operativos y logísticos que sugiere la OMA y su OEA bajo el marco SAFE, por esta razón se acude al par de mayor tamaño en la región C-TPAT estadounidense el cual es un gran ejemplo de la correcta implementación de este tipo de figuras conjugada con un alto índice de cooperación e interacción entre los entes gubernamentales y el sector privado que ha dado como resultado procesos estandarizados y cimentados en pilares basados en la seguridad y confiabilidad de las instituciones públicas y privadas.

Finalmente, el impacto positivo que traerá a las empresas colombianas la calificación OEA, entre otras mencionadas en el presente estudio, es la de generar confianza ante sus clientes y los diferentes entes de control, lo que muy posiblemente permitirá un incremento en sus negocios, reflejado en la generación de empleos y por ende el desarrollo económico de las regiones en las que se encuentran, convirtiéndose así en un motor de desarrollo para el país.

El presente estudio, a manera personal, contribuye al desarrollo formativo y profesional, gracias a que permite visualizar la importancia de la aplicación en las empresas Colombianas de figuras tales como el OEA, figura que constituye un sello de confianza y eficiencia logística. Un especialista en Gerencia Logística Internacional debe estar en la capacidad de implementar este tipo de herramientas en las compañías como valor agregado a su Gestión.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Determinar por medio de un estudio comparativo entre el Operador Económico Autorizado (OEA) colombiano y su par norteamericano C-TPAT, cuáles son los rasgos del funcionamiento y la operatividad de las figuras anteriormente mencionadas a nivel nacional

1.4.2 Objetivos específicos

- Relacionar las principales características que enmarcan el funcionamiento y operatividad del C-TPAT norteamericano basados en los principios establecidos por la OMA y su marco SAFE.
- Relacionar las principales características del Operador Económico Autorizado (OEA) en Colombia desde los puntos de vista normativos y operacionales bajo los estándares OMA / SAFE.
- Analizar cuál ha sido el desarrollo de Operador Económico Autorizado (OEA) en Colombia, por medio de un comparativo operativo y legislativo, con su par norteamericano el C-TPAT , teniendo en cuenta que la a autorización que otorga la autoridad aduanera, no ha tenido un auge de aplicabilidad en el territorio nacional Colombiano.

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método

El método a utilizar en el presente trabajo parte del descriptivo pues hace una relación de cada una de las figuras que son objeto del presente trabajo describiendo su

origen y naturaleza, pero se complementa con el método analítico para lograr el objetivo de comparar ambas figuras, lo cual implica a su vez la utilización del método deductivo, pues se parte de lo general para llegar a lo particular.

1.5.2 Metodología

Se recurre principalmente a fuentes secundarias y en particular a la información que se recopila de páginas web gubernamentales y no gubernamentales, libros, artículos y documentos guías, acorde con la investigación. En todo caso se trabaja con base a la construcción de un marco teórico que luego es procesado y analizado en aras de alcanzar el objetivo general propuesto.

1.6 Alcances

El proceso investigativo se limitará a la caracterización y comparación del Operador Económico Autorizado OEA el cual se pretende aplicar en Colombia, y su par internacional el C-TPAT norteamericano, el cual, es una figura que se encuentra en pleno funcionamiento y constituye en ejemplo a seguir en el marco de seguridad aduanera y fronteriza a nivel internacional.

Con la ejecución de esta investigación, se espera aportar un trabajo donde se resalten los comparativos entre las dos entidades anteriormente mencionadas, y cuál sería su importancia en Colombia. En este orden de ideas, se espera a partir del desarrollo de este proyecto se pueda beneficiar a la sociedad que esté interesada en conocer más de temas que tengan que ver con ambas figuras

2. Ejecución del Proyecto

2.1Capitulo número 1. Operador Económico Autorizado norteamericano C-TPAT.

2.1.1Historia

Como se mencionaba anteriormente en el presente trabajo investigativo, los ataques del 11 de septiembre del 2001 a los Estados Unidos, significaron una gran ruptura en la dinámica mundial debido a su gran impacto, en la nación más poderosa del mundo en términos económicos, políticos y militares, el intercambio de bienes y servicios a nivel internacional junto con las relaciones comercial-políticas pasarían de ser un asunto netamente de confianza a manejarse bajo un marco basado en la seguridad internacional y la lucha contra el terrorismo.

Anterior a la creación del *customs trade partnership against terrorism* o C-TPAT por sus siglas, Estados Unidos contaba con algunas iniciativas que apuntaban al aseguramiento de la cadena logística y los procesos aduaneros, estas iniciativas se basaban en alianzas con el sector privado y las empresas de transporte para evitar que el narcotráfico permeara sus estructuras contaminando más la economía norteamericana, las anteriores iniciativas junto con la aplicación del convenio de Kyoto “revisado” constituyeron un gran marco de buenas prácticas para los procesos logísticos norteamericanos haciendo que dichos procesos se volvieran más dinámicos y ejemplo en la región.

Si se ilustra la situación de la logística norteamericana anterior a los ataques se podrá ver de la siguiente manera:

Figura 2 .Estructura logística pre ataques del 11 de septiembre del 2001.



Fuente: elaboración propia.

Si se analiza la anterior gráfica se puede observar como la anterior estructura operacional de los Estados Unidos tenía a todos los frentes cubiertos en materia logística, lo que generaba un alto nivel de confianza en cuanto a las empresas públicas y privadas involucradas en actividades de intercambio de bienes y servicios para con los Estados Unidos:

CIP: Encargada del manejo y vigilancia de los operadores de carga terrestre junto con su variación el SCIP la cual se enfoca a los grandes operadores de carga terrestre.

ACSI: Con presencia en los países que se adhieran a las políticas anti narcotráfico y terrorismo aplicados por los Estados Unidos se encarga de difundir y homologar las prácticas seguras en la región.

CSI: Encargada de la vigilancia, perfilamiento e inspección de contenedores para evitar su uso indebido por parte de terroristas y narcotraficantes.

BASC: Generadora de estándares y buenas prácticas para el sector privado, encaminando los procesos hacia la seguridad y cumplimiento de las normas internacionales.

Convenio de Kyoto: Estandarización y homologación de Regímenes aduaneros

En Resumen para el gobierno la cadena logística se encontraba cubierta desde el operador encargado del transporte, pasando por el manejo de contenedores y los esquemas de buenas prácticas aduaneras y empresariales.

Posterior a los ataques efectuados en el 2001 la estructura se modificó sustancialmente, ya que los procesos y entidades que existían necesitaban un mayor apoyo para lograr el cumplimiento de la nueva meta del país: alcanzar la seguridad a toda costa; por tal motivo el gobierno norteamericano y su Agencia para el Control de Aduanas adoptaron los preceptos del Marco SAFE de la OMA las cuales dieron como resultado el surgimiento del C-TPAT norteamericano a inicios del 2002, esta nueva figura significo para todos, y cada uno de los procesos involucrados a lo largo de la cadena un aumento sustancial en la rigidez y fuerza de los controles y medidas de seguridad dispuestos por las entidades pertinentes.

Algunas de las novedades que se dieron gracias a la implementación de esta figura son la ampliación del campo de acción del control por parte del gobierno, planteando una nueva estructura operacional desde 7 focos de acción:

Seguridad de procedimientos.

La C-TPAT exige que todos los edificios y patios ferroviarios sean construidos con materiales que resistan el ingreso ilegal y los protejan contra la intrusión proveniente del exterior. La seguridad física debe incluir cercas perimétricas; dispositivos de cerradura en las puertas exteriores e interiores,

ventanas, portones, y cercas; iluminación adecuada dentro y fuera de la instalación, y la separación y marcaje de Mercadería internacional, nacional, de alto valor, y peligrosa dentro del almacén, usando un área segura, enjaulada o de lo contrario, cercada.(wordpress, 2011)

Seguridad Física.

La C-TPAT exige que todos los edificios y patios ferroviarios sean construidos con materiales que resistan el ingreso ilegal y los protejan contra la intrusión proveniente del exterior. La seguridad física debe incluir cercas perimétricas; dispositivos de cerradura en las puertas exteriores e interiores, ventanas, portones, y cercas; iluminación adecuada dentro y fuera de la instalación, y la separación y marcaje de mercadería internacional, nacional, de alto valor, y peligrosa dentro del almacén, usando un área segura, enjaulada o de lo contrario, cercada.(wordpress, 2011)

Seguridad del personal. “La C-TPAT pide a las compañías miembros que efectúen una verificación de empleos y entrevistas a los candidatos a empleo, incluyendo periódicas verificaciones de antecedentes y verificaciones de solicitudes.”(wordpress, 2011)

Educación y Entrenamiento.

La certificación C-TPAT exige que se proporcione un programa de concienciación de seguridad a los empleados. Este programa debe incluir entrenamiento para reconocer conspiraciones internas, mantener la integridad de la carga, y determinar y hacer frente al acceso no autorizado. Estos programas deben ofrecer incentivos para que los empleados reporten los problemas de seguridad.(wordpress, 2011)

Procedimientos para el manifiesto. “La C-TPAT exige que los manifiestos sean completos, legibles, precisos y remitidos a la aduana antes que arribe el embarque.”(wordpress, 2011)

Seguridad en el transporte.

El cumplimiento con C-TPAT exige que se mantenga la integridad del transporte para proteger contra la introducción de personal y material no autorizados. Para cumplir con este objetivo, la aduana recomienda el

reconocimiento físico de todas las áreas fácilmente accesibles, la protección de los compartimientos y paneles internos y externos, y procedimientos para reportar los casos en que se descubra personal no autorizado, materiales que no están en los manifiestos, o señales de manipulación indebida.(wordpress, 2011)

Por otro lado, se logra identificar un importante elemento potencializado de los procesos anteriormente mencionados, y es la completa implementación de las políticas establecidas por el marco SAFE⁵ de la OMA⁶, éste marco tiene los siguientes objetivos y principios:

- Establecer normas que garanticen la seguridad de la cadena logística y que faciliten el comercio a escala mundial con el objeto de aumentar la certidumbre y la predictibilidad.
- Permitir una gestión integral de la cadena logística en todos los medios de transporte.
- Ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las Aduanas de modo que puedan hacer frente a los desafíos y aprovechar las oportunidades del siglo XXI.
- Reforzar la cooperación entre las Administraciones de Aduanas a fin de mejorar sus capacidades para la detección de los envíos de alto riesgo.
- Reforzar la cooperación entre las Aduanas y las empresas.
- Fomentar la circulación fluida de las mercancías a través de cadenas logísticas internacionales seguras. (Organizacion mundial de aduanas, 2007)

Adicionalmente el marco SAFE se apoya en dos grandes pilares los cuales son la Cooperación aduana- empresa y Empresa Aduana, esta cooperación le da a los procesos mayor agilidad y transparencia en los mismos, de manera que se logren identificar posibles focos de contaminación y penetración de organizaciones ilícitas en el sector publico/privado, estos dos pilares se caracterizan por un alto índice de utilización de Tics⁷ para la inspección por medios no intrusivos y perfilamiento de contenedores mejorando los tiempos de inspección y análisis de carga, a su vez se nota un alto índice

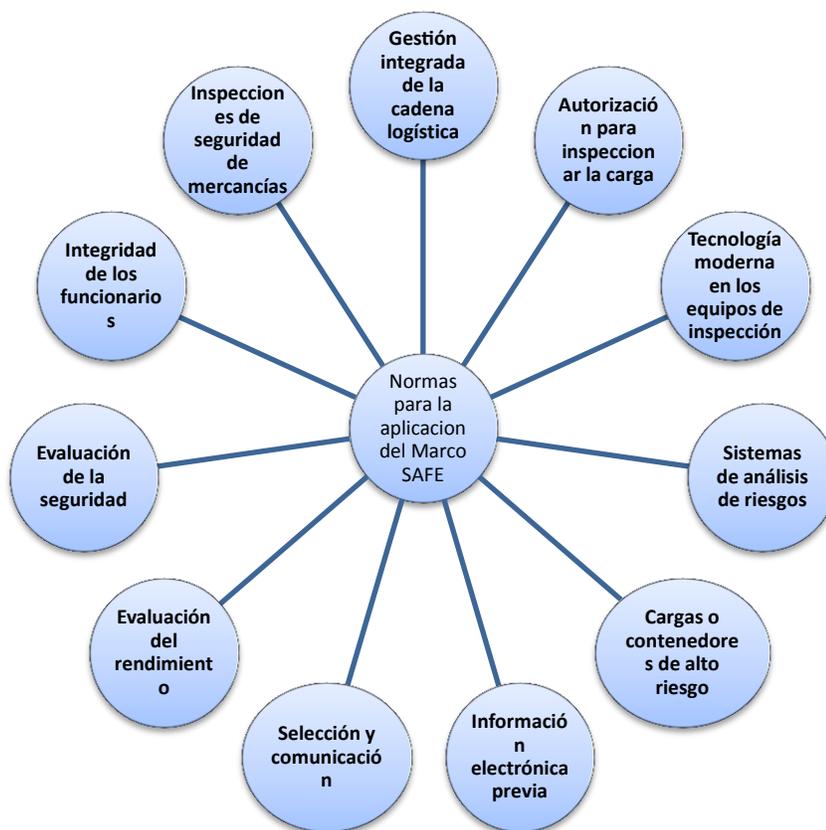
⁵ Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio (SAFE)

⁶Por sus siglas Organización mundial de aduanas establecida en 1952 con 179 países al 23 de octubre del 2013

⁷Tecnologías de la información y comunicación

de cooperación entre los organismos de control de los países miembros de la OMA de manera que se estandaricen los procedimientos y normas en un proceso armonizado y de mejoramiento continuo, finalmente basados en las normas establecidas en la OMA para su correcta aplicación las cuales se identifican en la *figura3*.

Figura 3 .Normas para la aplicación del marco SAFE.



Fuente: Organización mundial de Aduanas.

La estructura del C-TPAT cuenta con una amplia gama de frentes, los cuales son cubiertos por las instituciones adscritas a éstas, dado el alto componente de cooperación del sector privado y el gobierno, la fluidez de los procesos es notoria y el aumento de la seguridad de los mismos es constante, debido a que no se deja nada al azar a lo largo de la cadena logística (Proveedor – transportista- empresa- consumidor).

Por otro lado si se analiza de una manera más profunda esta figura se podrán identificar algunas de sus características operacionales más importantes, las cuales le han dado el carácter y la solidez con que cuenta en nuestros días ya que es tomada como un referente a nivel internacional, algunos de los puntos a resaltar es el sistema de análisis de riesgo y perfilamiento ya que gracias a esto se puede dar alertas oportunas a las autoridades competentes sobre proveedores o cargas que puedan ser sospechosas gracias al anterior análisis, por otro lado se encuentra el componente tecnológico que se liga con las inspecciones no invasivas y el uso de tecnologías para la transmisión de datos y manejo de los mismos.

2.1.2 Estructura operacional del C-TPAT

Esta figura como se menciona en anteriores líneas pretende asegurar la solidez y el blindaje de las empresas involucradas a lo largo de la cadena logística internacional, no solo de las que tengan directa relación con Estados Unidos, sino que sea de aplicación a nivel internacional, convirtiéndose en un estándar de buenas prácticas, por tal motivo el C-TPAT establece ciertos criterios de evaluación del riesgo de manera que se identifiquen posibles focos de acciones de terroristas y se puedan mitigar antes de que contaminen la industria, los criterios de evaluación de riesgo son los siguientes:

Para asistir a miembros del C-TPAT en la realización de un análisis de riesgos de su(s) cadena(s) de suministro internacional(es) de acuerdo con los criterios mínimos del C-TPAT, el proceso de análisis de riesgos en 5 pasos es recomendado.

Esta guía de referencia contiene algunas herramientas básicas, recursos y ejemplos que los miembros del C-TPAT deben considerar su uso al realizar un análisis de riesgos en su cadena de suministro. La información contenida tiene por finalidad servir como una guía básica, por lo tanto no incluye todo el material que implica un análisis de riesgos de seguridad.

El proceso de análisis de riesgos en 5 pasos incluye:

1. Trazando el flujo de la mercancía e identificando a los socios comerciales (contratados directamente o indirectamente).
2. Realizando un análisis de riesgos enfocado en: terrorismo, contrabando de materiales ilícitos, contrabando de personas, crimen organizado,

- condiciones en un país/región que puedan aumentar el riesgo de tales amenazas, y clasificar el riesgo como: Alto, Medio, Bajo.
3. Realizando un análisis de vulnerabilidad de acuerdo con los criterios del C-TPAT y clasificar la vulnerabilidad como: Alto, Medio, Bajo.
 4. Elaborar un plan de acción.
 5. Documentar como se realizan los análisis de riesgos.

Se entiende que algunos miembros del C-TPAT pueden tener una cantidad de cadenas de suministro y que esto puede representar una tarea monumental al realizar un análisis de riesgos de sus cadenas internacionales. Por lo tanto, es recomendado que los miembros del C-TPAT identifiquen sus cadenas de suministro de “Alto Riesgo” realizando un análisis de amenazas en el punto de origen o región y donde se transborda/transporta la carga, y después realizar un análisis de la vulnerabilidad de esas cadenas de suministro. Inversamente, si las cadenas de suministro implican un número limitado de socios comerciales o de socios relacionados, su análisis de riesgos de seguridad de su cadena de suministro puede no requerir de estos esfuerzos extraordinarios.

Las definiciones de los siguientes términos deberían ser usadas como una guía mientras se examina el papel de los participantes involucrados en la cadena de suministro internacional.

Instrumentos de tráfico internacional (ITI): Contenedores, remolques, remolques planos o refrigerados, elemento unitario de carga (ULD), “vans” de elevación, “vans” de carga, tanques, recipientes, tarimas, cajas, contenedores para telas de materia textil, u otros contenedores especializados (cargados o vacíos) para ser utilizados en el tránsito de carga en el comercio internacional.

Seguridad internacional de la cadena de suministro: Abarca el aseguramiento de todos los siguientes procesos desde el punto de origen (fabrica/centro de procesamiento agrícola) hasta su destino y distribución en los Estados Unidos: Obtención, Producción, Empaque, Almacenamiento, Embarque/Descarga, Transporte, y Preparación de Documentos.

Análisis de riesgos de seguridad de la cadena de suministro internacional: El proceso de identificar amenazas, vulnerabilidades y debilidades de seguridad en la cadena de suministro internacional y la gestión de acciones correctivas con procedimientos de verificación para asegurar que las debilidades sean corregidas.

Embarque/Descarga: Colocando carga o quitando carga de un ITI, incluyendo remolques, contenedores, naves, aviones, etc.

El trazado de flujo/Participantes involucrados: Método de identificación de todos los participantes involucrados y sus futuros papeles en los siguientes procesos desde el

principio hasta el final de la cadena de suministro internacional: Obtención, Producción, Empaque, Almacenamiento, Embarque/Descarga, Transporte, y Preparación de Documentos de carga con destino a los Estados Unidos. Todos los socios involucrados directamente e indirectamente en la exportación/movimiento de mercancía desde el punto de origen hasta el centro de distribución del importador deben ser incluidos. Algunos ejemplos de participantes involucrados en el flujo internacional de carga incluyen, sin estar limitados, a los siguientes:

- Fábricas.
- Granjas.
- Proveedores.
- Instalaciones de empaque de exportación.
- Agencias de compra/venta.
- Empresas comerciales.
- Promotores de carga.
- Agentes de carga marítima sin nave (NVOCCs).
- Transportista/ferrocarril doméstico.
- Almacenes/ instalaciones de consolidación- desconsolidación.
- Naves de carga de corto alcance.
- Depósito de ferrocarril.
- Depósitos de remolques o contenedores.
- Astillero.
- Compañías locales de acarreo.
- Transportistas internacionales aéreo, marítimo, carretero.
- Agencias de aduana.

Empaque: Abarca el empaque de mercancía para exportación en contenedores no reutilizables e instrumentos de tráfico internacional (ITI) reutilizables. Incluye, pero no está limitado a, la colocación de mercancía en tarimas, plataformas, cartones, cajas de cartón, cajones, compartimientos, u otros contenedores especializados. También incluye el liar, envolver, empaquetar con plástico, y otro tipo de empaque.

Consecución: El encargo de productos o servicios de socios comerciales en la cadena de suministro internacional. Materias primas utilizadas en la producción de la mercancía exportada son excluidas de este proceso. Solamente incluye el producto final o materias primas que serán exportadas a los Estados Unidos. Los servicios proveídos por compradores y empresas comerciales incluyen los métodos indirectos de consecución por mercancía enviada a los Estados Unidos.

Producción: Fabricación, crecimiento/cosecha, o el ensamble de productos que se exportarán a los Estados Unidos.

Grado de riesgo: Asignar un valor numérico a las amenazas y vulnerabilidades identificadas durante un análisis de riesgos de seguridad de la cadena de suministro (ej. 1- Bajo, 2-Medio, y 3-Alto).

Estacionamiento/Almacenamiento: Colocando productos e ITI's en una localización de "reposo" antes de o durante el movimiento hacia los Estados Unidos. Esto incluye cualquier almacenamiento/consolidación/desconsolidación de mercancía e instalaciones donde la mercancía espera ser cargada a otra estación de tránsito, tal como un depósito ferroviario o puerto en el país de origen u otros países que pueden transitar cuando está rumbo a los Estados Unidos.

Plan de Acción de Seguridad de la Cadena de Suministro: Identifica debilidades y vulnerabilidades de seguridad descubiertas durante el proceso de análisis de riesgo para un socio comercial. El plan asigna responsabilidad por acciones correctivas/estrategias de mitigación (internas y externas), establece plazos/periodo de tiempo, documenta evidencia de medidas tomadas, describe procesos utilizados para verificar que acciones se han realizado, y delinea el resultado final.

Transporte: Movimiento de carga en la cadena de suministro internacional. El transporte de mercancía para la exportación a los Estados Unidos incluye cualquier escala doméstica en el país de origen hacia el puerto de exportación, del puerto de exportación hacia cualquier país que pueda transitar, al puerto de entrada estadounidense, y al centro de distribución doméstico en los Estados Unidos.

Grado de riesgo de seguridad: Cada miembro del C-TPAT es responsable en establecer su propio sistema de grado de riesgo de seguridad basada en su modelo comercial. Se entiende que los negocios utilizan varias metodologías para evaluar riesgos dentro de sus cadenas de suministro internacionales. Sin embargo, se recomienda el uso de los siguientes "Grados de Riesgo" al evaluar las amenazas y las vulnerabilidades de seguridad dentro de la cadena de suministro internacional.

Análisis de amenaza: Hay muchas "fuentes" que proporcionan información de amenazas dentro de la cadena de suministro internacional. Después de realizar una investigación, se recomienda asignar un grado de riesgo de amenaza basado en lo siguiente.

- 1 - Riesgo Bajo - Ningún incidente reciente/inteligencia/información.
- 2 - Riesgo Medio - Ningún incidente reciente/cierta inteligencia/información Sobre la probabilidad de actividad.
- 3 - Riesgo Alto - Incidentes e inteligencia/información reciente.

Una calificación de 3 en cualquiera de las siguientes áreas pone la cadena de suministro en "Alto Riesgo":

- 1) Terrorismo.
- 2) Contrabando de materiales ilícitos.
- 3) Contrabando Humano.
- 4) Crimen Organizado.

Análisis de vulnerabilidad: Un método que se puede utilizar para realizar un análisis de vulnerabilidad es enviando encuestas sobre la seguridad de socios comerciales que no son elegibles ni participan en el programa C-TPAT. Las encuestas de seguridad deben estar basadas en el proceso realizado por el socio en la cadena de suministro internacional (ej. obtención, producción, empaque, almacenaje, cargamento/descarga, transporte, y preparación de documentos). Las preguntas en la encuesta deben pedir que el socio describa las medidas de seguridad utilizadas, y no sólo deben ser preguntas que den respuestas “Sí/No”. La encuesta debe preguntar si existe un sistema de revisiones, balances, y responsabilidad, particularmente en áreas utilizadas para asegurar los instrumentos de tráfico internacional, el rastreo y supervisión de carga, seguridad de sellos, e investigaciones de socios (subcontratados).

Lo siguiente es un grado de riesgo de vulnerabilidad recomendado para las categorías del criterio mínimo de seguridad del programa C-TPAT: Requisitos de socios comerciales, Seguridad de instrumentos de tráfico internacional, Seguridad procesal, Seguridad física, Controles de acceso físico, Seguridad de personal, Capacitación de seguridad y conocimiento de amenazas, y Seguridad de tecnología informática.

- 1 - Riesgo Bajo - Cumple con todos los criterios mínimos de seguridad
- 2 - Riesgo Medio - Cumple con los criterios mínimos en áreas críticas (ej. la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento), pero no ha incorporado todas las medidas de seguridad en otras áreas.
- 3 - Riesgo Alto – No cumple con todos los criterios mínimos de seguridad.

Por ejemplo:

- 1) Si todas las secciones que se “deben” tener para cumplir con la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento están cumplidas, el grado de riesgo para esa categoría sería “1 – Riesgo Bajo.”
- 2) Si todas las secciones que se “deben” tener para cumplir con la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento están cumplidas pero las de capacitación de seguridad o de seguridad física no, el grado sería “2 – Riesgo Medio.”
- 3) Si una sección que se “debe” tener para cumplir con la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento no están cumplidas, sería clasificado “3 – Riesgo Alto”. (U.S. Customs and Border Protection, 2015)

Nota: Una medida de seguridad en la cadena de suministro es solamente tan fuerte como su vínculo más débil

Análisis después de incidencia y grado de riesgo: De acuerdo con un estudio realizado por el programa C-TPAT en junio de 2009 sobre factores que contribuyeron a violaciones de seguridad, los datos siguientes se deben tomar en consideración al realizar un análisis de vulnerabilidad.

34% Seguridad de transporte: unidades no fueron examinadas.

35% Requisitos de socios comerciales: falta investigar a socios.

41% Instrumentos de tráfico internacional (contenedores, remolques, tarimas, etc., no fueron asegurados/examinados correctamente antes del embarque.

44% Controles de precintos: falta de procedimientos de precintos.

53% Rastreo de transporte: supervisión inadecuada del rastreo de transporte.

68% Procedimientos de seguridad no fueron ejecutados (falta de revisiones, balances, responsabilidad).

90% Carga manipulada utilizaban “tractores/remolques” como modo de transporte.” (U.S. Customs and Border Protection, 2015)

Documentación del proceso de análisis de riesgos (Políticas& Procedimientos). El proceso documentado de análisis de riesgo (ej. las políticas y procedimientos) deben contener, por lo mínimo, la siguiente información:

- 1) Fecha que se estableció el proceso de análisis de riesgos.
- 2) Identificación de personas responsables en mantener el proceso al día, incluyendo personas de respaldo.
- 3) Cuando se deben realizar los análisis de riesgo (ej. Proveedor nuevo).
- 4) El periodo en que se realizarán los análisis de riesgo (ej. Como dicten las circunstancias o, mínimo, anualmente por la mayoría de miembros del C-TPAT (4 veces al año para transportistas).
- 5) La frecuencia requerida de revisiones a procesos/políticas/procedimientos (ej. anual, bi-anual, cuando sea necesario, etc.) relativo a los análisis de riesgo.

- 6) Cómo se realizarán los análisis de amenazas de una cadena de suministro internacional (ej. Fuentes utilizadas para determinar amenaza – vea Anexo C).
- 7) Cómo se realizaran los análisis de vulnerabilidad de una cadena de suministro (ej. Enviar encuestas, visitas físicas, estatus de C-TPAT, participación en un programa de seguridad administrado por agencias extranjeras).
- 8) Como se realizará el seguimiento de esas áreas que requieren ‘acción’ (ej. Visitas físicas en algunos casos, en otros documentación/fotos pueden ser sometidas).
- 9) Proceso para proveer capacitación a personal clave que serán responsables por el proceso de análisis de riesgos.
- 10) Supervisión corporativa para asegurar que el proceso se realice consistentemente y eficientemente. (U.S. Customs and Border Protection, 2015)

Adicionalmente esta figura consta de varias fases necesarias e imprescindibles para lograr el aval C-TPAT:

La primera es un comparativo de los documentos que exige el C-TPAT y los que piden la aduana del país de origen de la mercancía, esto se realiza con el fin de conocer qué requisitos se tienen en común y así agilizar los procedimientos.

En **la segunda**, se realizan una serie de visitas con el fin de validar si los requisitos exigidos por la aduana del país de origen de la mercancía, en verdad se cumplen por la empresa importadora.

En **la tercera** fase, se realiza la firma del acuerdo de reconocimiento mutuo⁸.

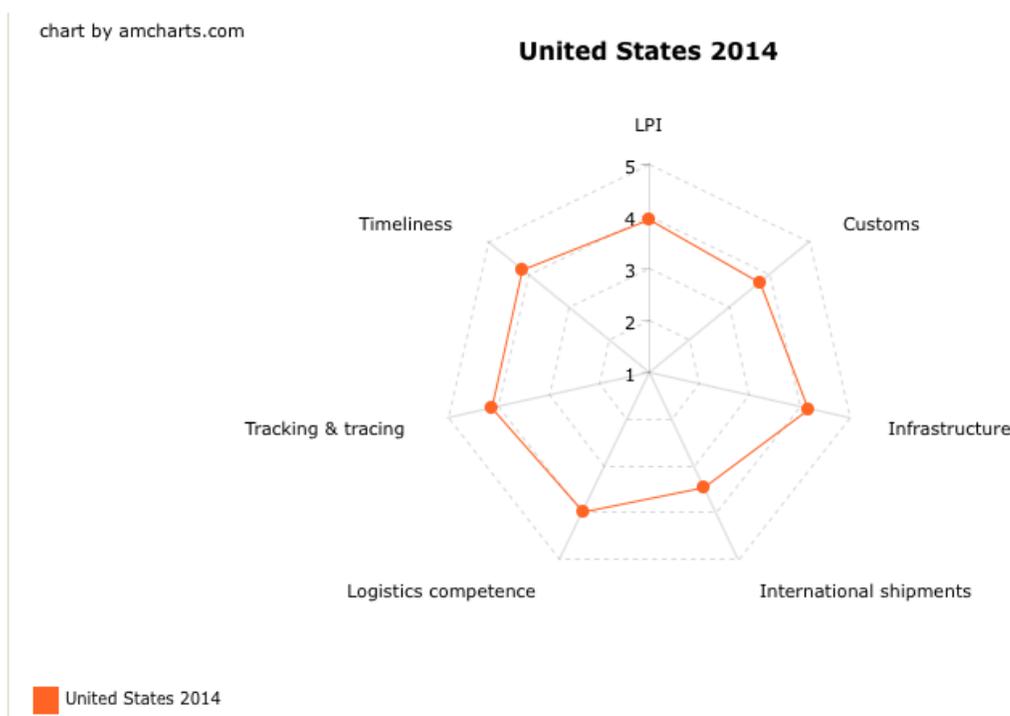
En **la cuarta** fase, se establecen procesos de mutuo apoyo, principalmente los que están asociados con el intercambio de información. (Forero Castro, 2015)

Finalmente y gracias a la anterior información, se puede identificar las ventajas con las que cuenta la aduana norteamericana en términos de rendimiento y operatividad, gracias a la implementación y ejecución de la figura del OEA bajo el marco SAFE convirtiéndose en una de las aduanas más eficientes y seguras del mundo en términos de buenas prácticas y disminución del riesgo e incertidumbre en sus operaciones, Fe de lo anterior es el reporte que da el banco mundial el cual consta de 6 pilares de la economía con una calificación de 1 a 5 de menor a mayor para cada uno de los pilares que componen a los países, estos van desde las instituciones, pasando por la infraestructura y

⁸por sus siglas ARM: firmado por dos o más países para estandarizar sus políticas aduaneras con el fin de simplificar los procedimientos.

los tiempos involucrados en las operaciones de comercio de las economías, estos son la base del desempeño logístico y constituyen los estándares internacionales:

Figura 4. Análisis de los pilares de la Economía (EEUU).



Fuente: Foro Banco mundial 2014.

Si se analiza el gráfico anterior se pueden identificar los puntos que tienen una estrecha relación con el tema de estudio como se mencionaba en líneas anteriores:

- Índice de desempeño Logístico
- Aduanas
- Infraestructura
- Embarques
- Competencia Logística
- Seguimiento y rastreo
- Tiempos.

Del anterior análisis se puede concluir que el desempeño de la economía norteamericana es óptimo en cuanto al tema logístico, la única calificación que se le podría señalar como baja dentro de los pilares seleccionados es la correspondiente a las instituciones, sin embargo, si se pone en contexto con la de otras economías como la Colombiana se podrá notar que es una calificación notablemente alta, todo esto gracias a su eficiente uso de la información que adicional al componente de cooperación que se presenta entre las instituciones gubernamentales y la empresa privada genera un alto nivel de desempeño, en términos logísticos y de aplicación de estándares internacionales cubriendo la cadena logística gracias a de sistemas de gestión de riesgos desde el proveedor hasta el consumidor final, por medio de un seguimiento y trazabilidad de la operación identificando posibles focos de contaminación para ejecutar los correspondientes planes de acción.

2.2 Capítulo Número 2 Operador económico Autorizado Colombiano – OEA

Colombia como miembro de la OMA acoge el marco SAFE para su implementación en la normatividad nacional, en el año 2011 bajo el Decreto número 3568 reglamentado por la resolución 011434 del mismo año, en dicha norma se establecen los beneficios que traerá la figura para aquellas empresas que se certifiquen según los requisitos que se exige a nivel internacional para ser reconocido como OEA, los beneficios que la norma contempla se divide en 2 tipos: en primer lugar se puede identificar los beneficios operativos aduaneros y en segundo lugar los beneficios tributarios los cuales se mostraran a continuación:

2.2.1 Artículo 8 del Decreto 3568 de 2011 Beneficios Aduaneros

- Reconocimiento como un operador seguro y confiable en la cadena de suministro por parte de las autoridades de control.

- Asignación de un oficial de operaciones por parte de cada autoridad de control que brindará soporte en sus operaciones.
- Participación en el Congreso para Operadores Económicos Autorizados.
- Participación en las actividades de capacitación programadas para los Operadores Económicos Autorizados, por parte de las autoridades de control en temas de su competencia.
- Disminución del número de reconocimientos, inspecciones físicas y documentales para las operaciones de exportación, importación y tránsito aduanero por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y, disminución de inspecciones físicas para las operaciones de exportación por parte de la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional.
- Utilización de procedimientos especiales y simplificados para el desarrollo de las diligencias de reconocimiento o de inspección, según sea el caso, cuando estas se determinen como resultado de los sistemas de análisis de riesgos por parte de las autoridades de control.
- Utilización de canales y mecanismos especiales para la realización de las operaciones de comercio exterior que se surtan de ante las Autoridades de Control.
- Actuación directa de exportadores e importadores como declarantes ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en los regímenes de importación, exportación y tránsito.
- Reconocimiento de mercancías en los términos señalados en la legislación aduanera, para exportadores e importadores cuando actúen como declarantes, y así lo requieran.

- Reducción del monto de las garantías globales constituidas ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales del veinte por ciento (20%) del monto total final que resulte del cálculo para constitución o renovación de las garantías de la calidad que corresponda al tipo de usuario aduanero.
- Autorización para llevar a cabo la inspección de mercancías objeto de exportación ordenada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA, en las instalaciones del exportador y depósito habilitado, cuando a ello hubiere lugar.
- Presentación por parte de los exportadores de la Solicitud de Autorización de Embarque Global con cargues parciales de que trata el Decreto 2685 de 1999, o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

En síntesis la figura del operador económico autorizado será una certificación de confianza y seguridad que les dará a las empresas que se certifiquen las garantías de poder ejercer un comercio exterior más ágil y con menos requisitos y adicional, recibir amplios beneficios tributarios por parte del Gobierno, haciendo más eficiente su operación.

2.2.2 Beneficios tributarios

Artículo 428 del Estatuto Tributario. Importaciones que no causan impuesto. Las siguientes importaciones no causan el impuesto sobre las ventas: (...)

g) <Literal adicionado por el artículo 33 de la Ley 788 de 2002> La importación ordinaria de maquinaria industrial que no se produzca en el país, destinada a la transformación de materias primas, por parte de los usuarios altamente exportadores. Para efectos de este artículo, la calificación de usuarios altamente exportadores, sólo requerirá el cumplimiento del requisito previsto en el literal b) del artículo 36 del Decreto 2685 de 1999. Para la procedencia de este beneficio, debe acreditarse anualmente el

cumplimiento del monto de las exportaciones a que se refiere el inciso anterior y la maquinaria importada deberá permanecer dentro del patrimonio del respectivo importador durante un término no inferior al de su vida útil, sin que pueda cederse su uso a terceros a ningún título, salvo cuando la cesión se haga a favor de una compañía de leasing con miras a obtener financiación a través de un contrato de leasing.

“En caso de incumplimiento de lo aquí previsto, el importador deberá reintegrar el impuesto sobre las ventas no pagado más los intereses moratorios a que haya lugar y una sanción equivalente al 5% del valor FOB de la maquinaria importada (...)”(Colombia, 2015)

Parágrafo transitorio. <Parágrafo adicionado por el artículo 40 de la Ley 1607 de 2012.> Para efectos de lo previsto en el literal g) de este artículo, las modificaciones que en el régimen aduanero se introduzcan en relación con la figura de “usuarios altamente exportadores” y la denominación “importación ordinaria”, se entenderán sustituidas, respectivamente, de manera progresiva por la calidad de “Operador Económico Autorizado” si se adquiere tal calidad, y se reemplaza la expresión importación ordinaria por “importación para el consumo”. (Subrayado fuera de texto) (Colombia, 2015)

Artículo 850, Parágrafo 1 del Estatuto Tributario (Artículo 66 de la Ley 1607/2012). Que los responsables del impuesto sobre las ventas con derecho a devolución, que ostenten la calidad de Operadores Económicos Autorizados, puedan solicitar la devolución de saldos a favor en forma bimestral, independiente que realicen las operaciones del artículo 481 del ET, sin que tengan que esperar a la presentación de la declaración de renta. (Colombia, 2015)

Artículo 855, Adición Parágrafo 5 del Estatuto Tributario (Artículo 68 de la Ley 1607/2012). Para los responsables del artículo 481 del ET, que sean Operador Económico Autorizado, el término para que la DIAN, realice la devoluciones de 30 días y no en 50 como quedó para la generalidad de las empresas.(Colombia, 2015)

2.2.3 Estado de cumplimiento de los preceptos del marco SAFE en el país y empresas certificadas como OEA

Dadas las grandes gabelas que ser reconocido como OEA tendría para un compañía se esperaría tener un alto número de usuarios tal y como sucede con el Usuario Aduanero Permanente- UAP o el Usuario altamente Exportador- ALTEX, sin embargo a enero del 2015 solo 4 empresas han logrado alcanzar el reconocimiento como OEA lo que constituye una alarma para las entidades regulatorias debido a la poca acogida de la figura en el país:

- Imprequen S.A.S.: Empresa colombiana de Medellín constituida en el año de 1994 (con más de 20 años de presencia en el mercado), líder en la distribución de productos químicos básicos (derivados del petróleo) perteneciente al grupo empresarial Orbis.
- COMPAÑÍA GLOBAL DE PINTURAS S.A. Empresa colombiana, de Medellín constituida desde 1955 (con 60 años de presencia en el mercado), líder en producción y distribución de pinturas y portafolios de productos para construcción, hogar, tráfico y automotriz, perteneciente al grupo empresarial Orbis.
- BEL STAR S.A BELCORP multinacional con casa matriz en Lima, Perú y presencia en Colombia desde 1987 (con 28 años de presencia en el mercado), su actividad económica está dedicada a la fabricación y comercialización de productos cosméticos.
- Metecno de Colombia SA empresa ubicada en Santander de Quilichao, Cauca, constituida desde 1998 (con 16 años de presencia en el país), y dedicada a la fabricación y comercialización de paneles y soluciones arquitectónicas con aislamiento térmico y acústico.

Así mismo se han recibido 28 solicitudes en la Coordinación OEA de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, de las cuales 11 se encuentran en el trámite de autorización. (Prado, 2015)

Gracias a lo anterior se puede identificar la importante necesidad de mejorar los procesos de implementación de la figura en el país, en términos de divulgación y acceso a la aplicación de la misma ya que el alto número de requisitos que se deben cumplir para alcanzar dicho aval es un impedimento para que muchas compañías realicen el proceso:

“Una de las razones que podría estar detrás de que, después de tres años, el país no tenga empresas certificadas con el OEA son el número de requisitos que se solicitan. “Mientras en el C-TPAT de la aduana de los Estados Unidos exigen a los operadores de 75 a 80 requisitos, en Colombia se están pidiendo cerca de 150. Ante esos niveles de exigencia es posible que por eso ninguna haya sido certificada”, comenta Espinosa.”(Pardo, 2014)

Es en este punto donde se origina uno de los problemas para la implementación de la figura del OEA en nuestro país y es el alto nivel de tramitología que se presenta en las instituciones involucradas en las operaciones tanto de comercio exterior como en otras ramas del actuar nacional, esta situación va en contra de los preceptos de la OMA y la OMC en los cuales se clama por operaciones rápidas, diligentes y sin obstáculos para facilitar las operaciones entre los países adheridos a estas entidades internacionales, sin embargo, no se puede negar el hecho de que el alto nivel de corrupción que se presenta en las instituciones, el pobre poder de acción del gobierno para controlarlas y la alta posibilidad de infiltración de organizaciones criminales en dichas instituciones hace que se fortalezca cada día más la cultura de la tramitología amenazando el cumplimiento de este importante pilar del comercio moderno.

Ahora que se identificó la necesidad que tiene el país de establecer mecanismos que faciliten el acceso a las compañías a la certificación sin que esto signifique una disminución en el análisis que se les realiza a estas para no afectar la seguridad de los procesos se puede validar como se encuentra el país en los términos del marco SAFE: (información anticipada, análisis de riesgos, utilización de equipo no intrusivo y alianzas estratégicas).

Inicialmente en el tema de manejo de la información anticipada Colombia aun presenta un atraso en el manejo de información de manera electrónica, la documentación aun es en un alto porcentaje física a comparación de países como Chile que cuenta con un sistema de información en el cual todo se hace de manera anticipado y vía electrónica, por otro lado con respecto a la utilización de equipo no intrusivo aún se nota en los puertos colombianos un elevado número de inspecciones intrusivas, sin embargo, esto se debe al riesgo que existe de contaminación de la carga por parte del narcotráfico que cada día tiene medios más tecnificados de esconder droga en los contenedores que se

despachan al exterior, así como también dinero y contrabando que pretenden ingresar al país.

Por lo anterior se podría intuir que la implementación de un sistema no intrusivo disminuiría el número de inspecciones físicas a la carga pero esto no es garantía de que el nivel de contaminación de carga disminuya a la par, por tal motivo es recomendable una combinación de ambos medios de manera que se aumente el número de contenedores examinados para reducir las posibilidades de la salida o el ingreso de mercancía contaminada.

En materia de alianzas estratégicas el prontuario que tiene el país en materia de lucha contra el narcotráfico le ha generado un alto nivel de experiencia en este tema así como importantes alianzas estratégicas del país con terceros, entre esas alianzas se pueden rescatar el plan Colombia (EEUU / Colombia), algunos beneficios otorgados por el gobierno Europeo y la más reciente entre Colombia / México debido a la creciente unión entre carteles Colombianos y Mexicanos que se convierte en una seria amenaza en la región más específicamente para Estados Unidos donde termina un alto porcentaje de la droga producida en Latinoamérica y Centro América.

Finalmente en términos de acuerdos económicos y de cooperación bilateral el país en los últimos años gracias a las políticas aplicadas de apertura económica y desarrollo de relaciones comerciales ha aumentado su nivel de intercambio comercial con el mundo, dando como resultado interesantes acuerdos suscritos tales como la alianza del pacifico en el 2011 entre otros tratados en proceso como el tratado de libre comercio con Israel, la República de Corea y Panamá mostrando un prometedor panorama en materia de intercambio comercial, a continuación se muestra los acuerdos vigentes a la fecha:

Figura 5. Tratados de libre comercio



Fuente: TLC (2014)

Luego de analizar los anteriores puntos surgen varios interrogantes con respecto a la situación del país, en cierto punto se convierten más en contradicciones que en interrogantes, un claro ejemplo es el hecho de estar en un país con un alto nivel de generación de relaciones comerciales y acuerdos de intercambio, pero contradictoriamente cada día aumenten los tramites y los obstáculos que evitan la

diligencia y eficiencia de las entidades así como los procesos involucrados en estos, por otro lado como se evidencia un notorio atraso en materia de infraestructura y desarrollo vial que cada día aumenta más los costos logísticos del transporte interno en comparación con un tránsito internacional, para entender un poco más esta situación y de esta manera completar la radiografía del país se pondrán en contexto los siguientes datos:

2.2.4 Ubicación de Colombia en el Ranking de desempeño Logístico

Tabla 2. Índice de desempeño logístico

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs ?	Infrastructure ?	International shipments ?	Logistics competence ?	Tracking & tracing ?	Timeliness ?
Colombia	2014	97	2.64	2.59	2.44	2.72	2.64	2.55	2.87
Burkina Faso	2014	98	2.64	2.50	2.35	2.63	2.63	2.49	3.21
Belarus	2014	99	2.64	2.50	2.55	2.74	2.46	2.51	3.05
Ghana	2014	100	2.63	2.22	2.67	2.73	2.37	2.90	2.86
Senegal	2014	101	2.62	2.61	2.30	3.03	2.53	2.65	2.53
Liberia	2014	102	2.62	2.57	2.57	2.57	2.86	2.57	2.57
Honduras	2014	103	2.61	2.70	2.24	2.79	2.47	2.61	2.79
Ethiopia	2014	104	2.59	2.42	2.17	2.50	2.62	2.67	3.17
Nepal	2014	105	2.59	2.31	2.26	2.64	2.50	2.72	3.06
Solomon Islands	2014	106	2.59	2.49	2.46	2.22	2.72	2.72	2.96
Burundi	2014	107	2.57	2.60	2.40	2.60	2.51	2.51	2.76
Bangladesh	2014	108	2.56	2.09	2.11	2.82	2.64	2.45	3.18
Benin	2014	109	2.56	2.64	2.35	2.69	2.35	2.45	2.85
Tunisia	2014	110	2.55	2.02	2.30	2.91	2.42	2.42	3.16
Fiji	2014	111	2.55	2.40	2.47	2.72	2.22	2.47	2.97
Angola	2014	112	2.54	2.37	2.11	2.79	2.31	2.59	3.02
Chad	2014	113	2.53	2.46	2.33	2.33	2.34	2.71	3.02
Tajikistan	2014	114	2.53	2.35	2.36	2.73	2.47	2.47	2.74
Mauritius	2014	115	2.51	2.25	2.50	2.62	2.48	2.34	2.88
Georgia	2014	116	2.51	2.21	2.42	2.32	2.44	2.59	3.09
Macedonia, FYR	2014	117	2.50	2.35	2.50	2.38	2.51	2.46	2.81
Libya	2014	118	2.50	2.41	2.29	2.29	2.29	2.85	2.85

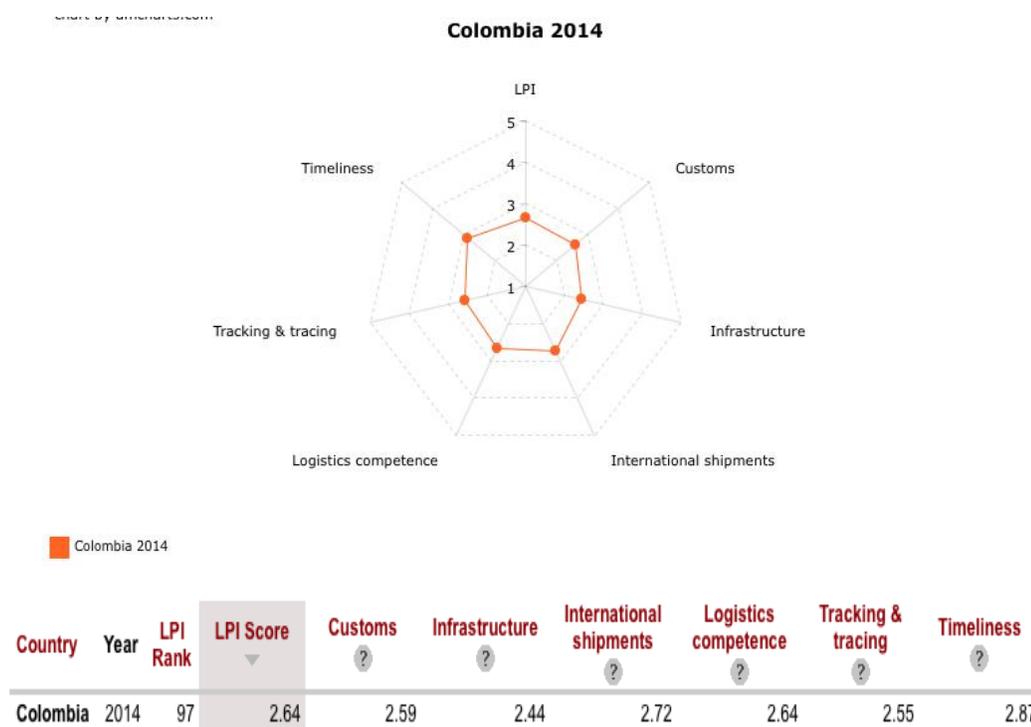
Fuente: Banco Mundial.

El ranking de desempeño logístico del Banco mundial realiza un análisis anual aplicado a 160 países en el cual se evalúa el desempeño de cada uno de estos en los puntos que se consideran neurálgicos para el desempeño de las economías en una escala que va de menor a mayor 1 a 5:

- Índice de desempeño logístico
- Aduanas
- Infraestructura
- Embarques
- Competencia Logística
- Seguimiento y rastreo
- Tiempos.

En el caso de Colombia el puesto está muy por debajo de donde debería estar dado el potencial que tiene como economía (puesto 96 al 2014), en los aspectos evaluados no se logra obtener una puntuación superior o igual a 3 puntos lo que demuestra la necesaria implementación de un plan de mejoramiento para estos pilares, de manera que se puedan escalar más posiciones en este ranking

Figura 6. Índice de desempeño Logístico (Colombia).



Fuente: Banco mundial 2014.

Si se pone en contexto la anterior información con respecto al tema de estudio se convierte en evidente la necesidad de mejorar todos y cada uno de estos aspectos, esto debido a que están directamente relacionados entre sí, en otras palabras, no es posible que un país con un alto nivel de embarques⁹ tenga los demás pilares¹⁰ en un nivel más bajo que el primer indicador ya que se debe de tener la plataforma logística adecuada en términos de: Instituciones, infraestructura y procesos involucrados en las actividades que involucran a toda la cadena logística para responder adecuadamente al nivel de intercambio comercial y finalmente los estándares internacionales que exigen figuras como el OEA.

Todo lo anterior se convierte en una voz de alarma, debido a que si el país no es eficiente en términos logísticos será un país altamente costoso para realizar todo tipo de operaciones, por tal motivo se deben de llevar a cabo los planes de acción necesarios para alcanzar un índice de desempeño adecuado según lo que estable el marco SAFE en los pilares de: agilidad en los procesos, plataformas eficientes, uso adecuado de las Tics combinados con las mejoras de infraestructura para garantizar la eficiencia del país.

En la siguiente tabla se pone en contexto los puntos planteados por el índice de desempeño logístico en relación a la situación actual del país frente a los estándares internacionales y los planes de mejoramiento que se están implementando.

⁹Calificación de embarques según el ranking del banco mundial: 2.72 puntos de 5 posibles

¹⁰Pilares relacionados en el ranking: Tiempos, aduanas, infraestructura, seguimiento, trazabilidad y competencias logísticas.

Tabla 3. Índice desempeño logístico

<u>Pilar</u>	<u>Colombia</u>	<u>Prácticas internacionales</u>	<u>Planes de acción</u>
Índice de desempeño logístico- LPI	Medio bajo debido al lento rendimiento del país en términos logísticos (infraestructura-procesos-entidades)	Desempeño alto, se denota la eficiencia de los sistemas involucrados en la cadena logística.	Sumatoria de los ítems en líneas abajo
Aduanas	Alto nivel de tramitología. Debilidad en los sistemas de información. Dualidad en la interpretación de la norma. Bajo nivel de estandarización de normas y procedimientos.	Tramites simplificados. Uso de sistemas de información eficientes. Celeridad en las operaciones. Estandarización de normas internacionales homogenizando los procesos internos.	Implementación de la figura del OEA para estandarizar las operaciones de comercio exterior y las leyes aplicadas en los procesos aduaneros. Mejoramiento de los sistemas electrónicos de la Aduana para aumentar la rapidez de los tramites
infraestructura	Altos costos de transporte derivados de la mala malla vial y las distancias de las zonas de consumo de las zonas portuarias. Elevado precio del	Costos logísticos bajos gracias a la ubicación estratégica de las zonas industriales con respecto a las zonas portuarias. Costos de combustible	Implementación de planes de desarrollo territorial como el CONPES el cual apunta a la inversión en el mejoramiento de la infraestructura nacional.

	<p>combustible encareciendo los fletes de ingreso.</p> <p>Pobre infraestructura portuaria aumentando los tiempos de descargue de contenedores.</p> <p>Carencia de plataformas logísticas para el desarrollo de modelos de mejoramiento de procesos.</p>	<p>bajos no impactando el precio de los fletes</p> <p>Plataformas logísticas en ubicaciones estratégicas optimizando los recursos.</p> <p>Malla vial adecuada y con fácil acceso a las zonas internas.</p> <p>Infraestructura portuaria adecuada especialmente para la optimización de tiempos y recursos.</p>	<p>Planes de mejoramiento de la infraestructura portuaria.</p> <p>Mejoramiento de la malla vial y creación de nuevas vías como las autopistas 4G.</p>
Embarques	<p>Las zonas industriales se encuentran lejos de las zonas portuarias lo que genera un elevado costo al envío de mercancías a nivel internacional.</p> <p>El proceso de exportación es complicado debido al riguroso proceso de inspección (intrusivo) para evitar la contaminación de mercancías con drogas.</p>	<p>Las industrias se encuentran ubicadas en las zonas portuarias o muy cerca de ellas lo que facilita el proceso de exportación.</p> <p>Los procesos de inspección son eficientes y se denota el uso de medios no intrusivos para las mercancías.</p>	<p>Dentro de los planes de desarrollo se da prioridad a la creación de zonas francas para así aumentar el nivel de industrialización de la zona portuaria.</p> <p>La implementación de la figura del OEA propone en uno de sus beneficios la reducción de los procesos de inspección para entrada y salida de mercancías.</p>

Competencias logísticas	Nivel adecuado de operadores logísticos, agentes de carga y agentes de aduana para garantizar disponibilidad a la hora de solicitar o requerir algún tipo de servicio asociado	Buena oferta de operadores logísticos y empresas de transporte.	Implementación de sistemas de integración y homogenización de procesos y procedimientos de los operadores logísticos.
Seguimiento y trazabilidad	Los operadores logísticos han mejorado las habilidades y herramientas para el seguimiento de embarques y envíos internacionales.	Herramientas para el seguimiento en tiempo real de las operaciones y envíos.	Sistemas de información más eficientes que permitan tener toda la información en tiempo real
Tiempos	<p>Nacionalizaciones en 3 días derivados de los procesos de inspección y la tramitología involucrada en los procesos.</p> <p>No hay una institución que agrupe los procesos involucrados en la nacionalización, es decir, se identifican varias instituciones que NO están centralizadas (DIAN / INVIMA / ICA), de esta manera se aumentan los días en los procesos de nacionalización.</p>	<p>Reducción continúa de los tiempos involucrados en los procesos logísticos gracias a la simplificación de dichos procesos, las instituciones involucradas en los trámites están relacionadas directamente para que la información fluya de manera más eficiente.</p>	<p>En los últimos años los niveles de cooperación de las instituciones involucradas en los procesos logísticos en el país han aumentado, sin embargo, aún no es lo suficientemente buena dicha cooperación, se requiere la centralización de los procesos de manera que la información sea más rápida a lo largo de toda la cadena sin afectar los tiempos de las operaciones.</p>

Fuente: Banco mundial 2014.

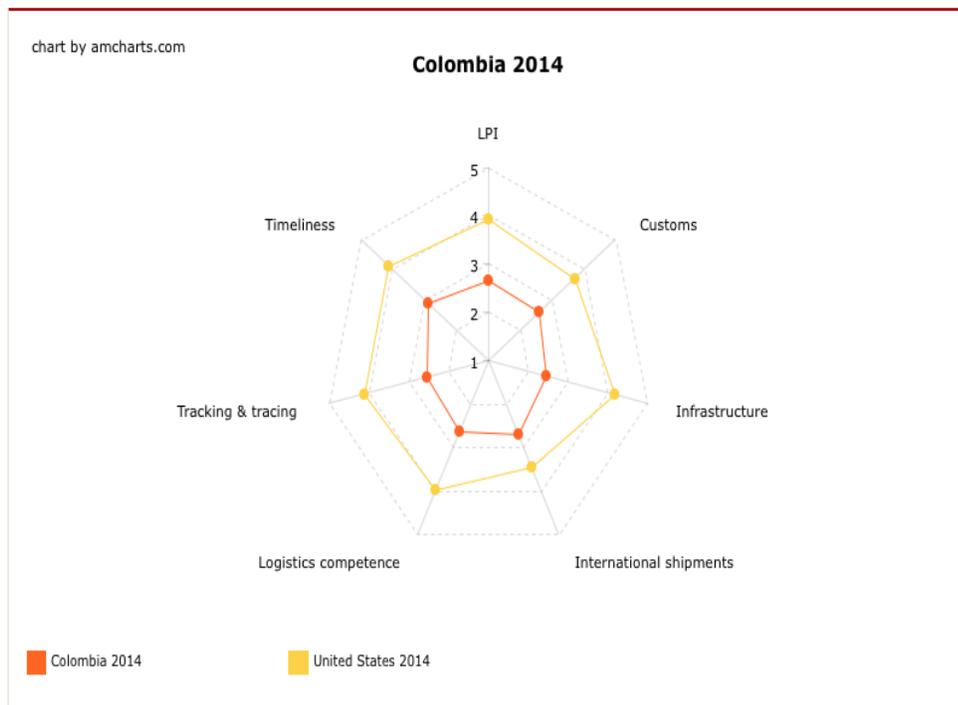
3. Capítulo número 3, Comparativo entre el C-TPAT y el OEA Colombiano.

Finalmente gracias a la anterior compilación de información se pueden establecer los puntos de comparación entre las dos figuras de estudio, para de esta manera validar cuales son los puntos que el país puede homologar en sus procesos logísticos para el mejoramiento de su desempeño a nivel internacional.

Para lograr el anterior objetivo se acudirá nuevamente al índice de desempeño logístico para crear el contexto que se analizará posteriormente

3.1 Análisis del desempeño logístico Colombia / EEUU

Figura 7 Índice de desempeño Logístico (Colombia / Estados Unidos).



Fuente: Banco mundial 2014.

Como se puede observar en la figura número 6 es más que evidente la ventaja que tiene la economía norteamericana (3.92 puntos de 5 posibles ubicándolo en el puesto número 9) frente a la Colombiana (2.64 puntos de 5 posibles ubicándolo en el puesto número 97) en materia logística, esto se debe en gran parte a la capacidad económica que tienen los norteamericanos para realizar obras de infraestructura tanto vial como portuaria, sin embargo, como se mencionaba al iniciar el proceso investigativo va un poco más allá de tener un gran musculo financiero y es que la fortaleza de las instituciones involucradas en el proceso logístico junto con el detonante de los ataques del 11 de septiembre creó una fuerte capa de seguridad alrededor de las instituciones públicas y privadas a lo largo de su cadena logística que al combinarse con la correcta ejecución de los estándares SAFE han hecho que se convierta en una de las economías más eficientes a nivel mundial.

Tabla 4. Análisis del desempeño logístico Colombia / EEUU

<u>Pilar</u>	<u>Estados Unidos</u>	<u>Colombia</u>	<u>Oportunidad de mejora</u>
Índice de Desempeño Logístico	Es la novena economía más eficiente en el mundo, tiene un sistema integrado de instituciones e infraestructura que reduce los tiempos en los tramites logísticos, además, tiene uno de los sistemas de seguridad más altos fruto de la implementación del marco SAFE, sistemas de gestión de riesgos y un alto índice de cooperación entre el sector privado y el	Medio bajo, puesto 97 debido al lento rendimiento del país en términos logísticos (infraestructura-procesos aduaneros - entidades)	Implementación de los criterios del marco SAFE y la OMA para realizar un proceso de mejoramiento de los renglones más importantes del proceso logístico.

	sector público.		
Aduanas	<p>El sistema de aduanas norteamericano aplica el uso de sistema de gestión de riesgos, que consta de un perfilamiento dado por un alto índice de cooperación con las empresas involucradas en el juego del comercio internacional.</p> <p>Aplica un sistema de capacitación y de evaluación de riesgos que se corre a lo largo de toda la cadena logística, abarcando desde el momento de la negociación, pasando por el transporte internacional y finalizando con el ingreso al país, de manera que se tiene un gran porcentaje de control sobre los involucrados en este proceso.</p>	<p>Alto nivel de tramitología.</p> <p>Debilidad en los sistemas de información.</p> <p>Dualidad en la interpretación de la norma.</p> <p>Bajo nivel de estandarización de normas y procedimientos.</p>	<p>Estandarización de los procesos de aduanas apuntando a la reducción de tiempos y de tramitología sin descuidar la seguridad.</p>
Infraestructura	<p>El nivel de infraestructura es alto debido a su capacidad de inversión, se destaca su amplia red férrea y vial, por tal motivo la eficiencia y los costos en los fletes son un</p>	<p>Altos costos de transporte derivados de la mala malla vial y las distancias de las zonas de consumo de las zonas portuarias.</p>	<p>Apoyo a los programas de desarrollo de infraestructura como el plan CONPES, de manera que se realicen obras de mejoramiento de las vías y los puertos para de esta manera</p>

	factor diferenciador.	<p>Elevado precio del combustible encareciendo los fletes de ingreso.</p> <p>Pobre infraestructura portuaria aumentando los tiempos de descargue de contenedores.</p> <p>Carencia de plataformas logísticas para el desarrollo de modelos de mejoramiento de procesos.</p>	aumentar la competitividad del país.
Embarques	Gran número de embarques producto de la eficiencia logística tanto de ingreso como de salida.	<p>Las zonas industriales se encuentran lejos de las zonas portuarias lo que genera un elevado costo al envío de mercancías a nivel internacional.</p> <p>El proceso de exportación es complicado debido al riguroso proceso de inspección (intrusivo) para evitar la contaminación de mercancías con drogas.</p>	Creación de plataformas logísticas y zonas industriales cerca de las zonas portuarias de manera que se aumente el nivel de embarques.
Competencias	Gran desempeño en	Nivel adecuado de	Fortalecimiento de los

logísticas	temas de: infraestructura, operadores logísticos e instituciones a lo largo de la cadena.	operadores logísticos , agentes de carga y agentes de aduana para garantizar disponibilidad a la hora de solicitar o requerir algún tipo de servicio asociado	operadores logísticos por medio de políticas de capacitación en manejo de seguridad dentro de sus operaciones y proceso de selección del personal.
Seguimiento y Trazabilidad	Manejo de la información en tiempo real para el seguimiento de los envíos.	Los operadores logísticos han mejorado las habilidades y herramientas para el seguimiento de embarques y envíos internacionales.	Mayor uso de los sistemas de información para el mejoramiento de los procesos de seguimiento y trazabilidad de los envíos.
Tiempos	Tiempos de ingreso reducidos gracias al uso de los sistemas de información y gestión del riesgo para minimizarlo desde el inicio de la cadena. Se resalta el uso de sistemas no intrusivos para la revisión de la carga, de manera que se optimiza el tiempo de ingreso	Nacionalizaciones en 3 días derivados de los procesos de inspección y la tramitología involucrada en los procesos. No hay una institución que agrupe los procesos involucrados en la nacionalización, es decir, se identifican varias instituciones que NO están centralizadas (DIAN / INVIMA / ICA), de esta manera se aumentan los días en los procesos de nacionalización.	Reducción de la tramitología, así como también la centralización de las operaciones de las instituciones involucradas en los procesos logísticos, de manera que se estandaricen y sean más eficientes.

Fuente: Banco mundial 2014.

3.2 Análisis factor legislativo entre el C-TPAT y el OEA

En el anterior subcapítulo se pudo determinar las principales características de las dos figuras en términos operativos (logísticos) gracias a esto se pudo identificar las brechas más significativas hablando de desempeño para Colombia, sin embargo, es de vital importancia establecer cuáles son los puntos más representativos en términos legislativos de estos entes para completar el panorama de análisis.

Inicialmente se puede identificar que ambos países forman parte activa de la OMC / OMA por tal motivo tienen suscrito el marco SAFE a sus prácticas logísticas para la implementación de la figura del operador autorizado, sin embargo, para el caso del C-TPAT norteamericano se nota una importante ventaja con respecto a Colombia en la implementación de la misma, esto debido a que en términos de seguridad / agilidad y análisis de riesgos la figura norteamericana tiene un alto nivel de experiencia derivada de las secuelas de los ataques del 2001, en consecuencia la palabra seguridad pasó a un plano más elevado para el país el cual fortaleció sus medidas de prevención para el ingreso y salida de mercancías asegurando la cadena logística en todos sus niveles desde el proveedor hasta el consumidor final, en pocas palabras para Estados Unidos en términos legislativos al adoptar los preceptos del marco SAFE y al combinarlo con una fuerte política de seguridad y control de la cadena de abastecimiento marcada por un alto índice de cooperación entre el sector público y el privado aseguró la reducción de la incertidumbre en sus procesos logísticos y aumento su desempeño y confiabilidad a nivel internacional.

Por otro lado en el caso de Colombia, si bien existe un marco legislativo aduanero¹¹ en el cual se está adicionando el marco SAFE y la figura del OEA aún se notan muchos vacíos en la norma que permitan su correcta implementación, esto se refleja en aspectos como la poca estandarización de normas a nivel nacional manifestada en las dualidades que se presentan entre las administraciones, adicionalmente el marco normativo actual es limitante y no apunta a la facilitación del comercio internacional en

¹¹ Normatividad aduanera vigente en Colombia: Decreto 2685 de 1999

contravía de los preceptos de la OMC, en sumatoria aún no se concreta una correcta modificación o actualización de este marco normativo que apunte al desarrollo de las capacidades comerciales tanto de importadores como exportadores a nivel nacional aumentando los índices de tramitología y tiempos para las operaciones bajando el desempeño y confiabilidad del país a nivel internacional.

Finalmente y no menos importante está el factor instituciones el cual está directamente relacionado con el tema legislativo, para el caso de Colombia no se tiene un direccionamiento adecuado para las operaciones de comercio exterior, es decir, la DIAN está encargada netamente del tema aduanero y cambiario lo cual es un error debido a que son dos temas que si bien van de la mano tienen connotaciones totalmente diferentes a la hora de su manejo por tal motivo estas operaciones se deberían distribuir adecuadamente entre las instituciones, adicionalmente en materia de vigilancia se identifican dos instituciones para el control del ingreso de alimentos / medicamentos al país como se mencionan en líneas atrás , el INVIMA y el ICA se dedican al anterior proceso de, sin embargo, sería un ejercicio útil el dimensionar una posible unificación de entidades para facilitar el manejo de los procesos que ejecutan cada una de estas, un buen ejemplo del funcionamiento de una entidad a nivel macro es la “US food and drug administración–FDA” nacida en los Estados Unidos la cual agrupa la vigilancia tanto de alimentos como de medicamentos y dado su alto desempeño y estándares de calidad se ha convertido en un punto de referencia a nivel internacional.

En conclusión es de vital importancia para el país realizar una correcta implementación de estándares internacionales en materia aduanera y para esto es necesario que se cree una plataforma legislativa adecuada que permita la absorción, implementación y ejecución de dichos estándares, los cuales posteriormente y bajo la vigilancia de entidades con procesos bien definidos y bajo un marco de aplicación nacional en el cual no se presenten dualidades e interpretaciones sesgadas de la norma se apunte al mejoramiento del desempeño para que este aumente paulatinamente hasta llegar a un nivel más adecuado dado el alto nivel de intercambio comercial que se presenta en los últimos años y el cual se proyecta un mayor crecimiento en los próximos

años dados los tratados de libre comercio que se encuentran en negociación y el surgimiento de nuevos bloques comerciales en la región como la alianza del pacifico.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

Desde el aspecto logístico:

- Dado el comparativo de las dos Economías en términos logísticos se logró identificar una gran brecha en aspectos tales como: Eficiencia de las instituciones, desarrollo de plataformas logísticas e infraestructura tanto portuaria como en malla vial para el sostenimiento y eficiencia en respuesta a altos niveles de comercio internacional para el caso Colombiano, sin embargo, las buenas prácticas y procesos que son implementados por los organismos del par en comparación (Estados Unidos), establecen las pautas y un buen modelo a homologar por parte del gobierno nacional, dado que: Se denota un alto uso de tecnologías de la información para la agilización de los procesos y reducción de los tiempos involucrados en los mismos, además, las plataformas logísticas y el índice de desarrollo portuario y de infraestructura del país americano le permite tener altos estándares de operatividad y desempeño a nivel internacional ubicándolo en el escalafón de los países que cuentan con el mejor desempeño logístico a nivel mundial.
- Para Colombia la aplicación de los preceptos del marco SAFE determina una gran oportunidad de mejora, esto debido a que dichos preceptos apuntan a: La agilidad de los procesos involucrados en las operaciones de comercio exterior, mejorando el desempeño de las instituciones, en segundo lugar invita a implementación de tecnologías de la información en los procesos a nivel nacional atacando el nivel de tramitología que se presenta actualmente y finalmente generar mayor confianza en las instituciones gubernamentales por medio de un alto componente de cooperación entre el sector privado y el gobierno para el mejoramiento de los procesos por medio del flujo de información.

- Actualmente el país se encuentra en un proceso positivo de transformación en términos de infraestructura, gracias a planes de desarrollo que se están ejecutando de manera adecuada tales como el CONPES y de los cuales han nacido políticas de inversión y obras como: las autopistas 4G, las obras de mejoramiento de las sociedades portuarias y la recuperación de la malla vial del país, aspectos totalmente positivos para mejorar el desempeño del país en este pilar logístico aumentando la competitividad del país.

Desde el aspecto Legislativo:

- En términos legislativos se marca una gran diferencia entre las dos economías, si bien ambos países se adhirieron a la OMA y aplican actualmente los preceptos del marco SAFE, para el caso norteamericano hay un alto componente de seguridad gracias a sus políticas de gestión de riesgos y rigurosidad en los procedimientos legales que blindan a las instituciones que se mueven en el ámbito del comercio exterior en un campo de acción que va desde el proveedor hasta el consumidor final. En el lado opuesto para el caso Colombiano aún no hay una madurez legislativa, debido a que no hay un direccionamiento objetivo de las instituciones, a su vez, cuando se generan nuevas leyes o procedimientos legales aplicables al comercio exterior en general aún se presentan dualidades interpretativas entre los encargados de su aplicación, por tal motivo es necesario que se estandaricen los procedimientos a nivel nacional creando la plataforma necesaria para la buena aplicación de la figura del operador económico autorizado y se alcancen los estándares internacionales.

4.2 Recomendaciones

- Apuntar al desarrollo y mejoramiento del marco legislativo, de manera que se puedan aplicar adecuadamente los lineamientos que a nivel internacional exigen las instituciones como la OMA y la OMC, estandarizándolos para que sean de óptimo cumplimiento a nivel nacional y no se generen dualidades interpretativas.
- Mejorar el índice de cooperación empresa / gobierno y establecer políticas de gestión de riesgos para disminuir prácticas como el contrabando y el narcotráfico y de esta manera reducir el índice de tramitología involucrado en los procesos de comercio exterior dado el nivel de confianza y seguridad alcanzado.
- Establecer lineamientos operativos y de control para las instituciones involucradas en los procesos de comercio exterior tales como: DIAN, INVIMA e ICA, de manera que se apunte a la centralización de los procesos y procedimientos, para de esta manera mejorar su actual desempeño.
- Fortalecer los programas de desarrollo de infraestructura, tanto portuaria como vial, para así tener la capacidad operativa necesaria para atender el nivel de comercio internacional que presenta el país con unos costos logísticos más competitivos.
- Aumentar el nivel de cooperación entre la aduana nacional y las aduanas de los países con los que se han firmado tratados de manera que se establezcan políticas comunes de gestión de riesgos.
- Implementar tecnologías de la información que disminuyan el nivel de intrusión en los procesos de inspección a nivel portuario, adicionalmente es de vital importancia que se mejoren las plataformas existentes de las entidades involucradas en la entrada y salida de mercancías al país, de manera que sean más amigables con el usuario y de un desempeño óptimo.

Bibliografía

- Colombia, O. E. (2015). *Dirección de impuestos y aduanas Nacionales*. Recuperado el 24 de mayo de 2015, de <http://www.dian.gov.co>:
http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/2015/Beneficios_del_Operador_economico_autorizado.pdf
- Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1609 de 2013*. Bogotá .
- DIAN. (2013). *Operador Económico Autorizado Colombia*. Obtenido de http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/2013/OEA_2013.pdf
- DIAN. (2014). *Proyecto de Ley del funcionamiento de Comité Técnico del Operador Económico Autorizado* . Obtenido de http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2014/Proyectos/Comite_Tecnico_OEA.pdf
- DIAN, D. d. (2011 йил 27-septiembre). <http://www.dian.gov.co/>. Retrieved 2015 йил 29-enero from <http://www.dian.gov.co/>:
http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/Decreto_3568_27092011.pdf
- El Espectador. (11 de Febrero de 2015). Colombia estrenó la figura de Operador Económico Autorizado. *El Espectador*, págs.
<http://www.elespectador.com/noticias/economia/colombia-estreno-figura-de-operador-economico-autorizad-articulo-543537>. Obtenido de <http://www.elespectador.com/noticias/economia/colombia-estreno-figura-de-operador-economico-autorizad-articulo-543537>
- El Tiempo. (12 de Febrero de 2015). Dian da sello de confianza a primeras 4 exportadoras. *El Tiempo*, págs. <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/dian-autoriza-a-cuatro-primeras-empresas-como-operadores-economicos-autorizados-15237577>.
- Forero Castro, D. F. (2015). C-TPAT, Visa para un sueño. *Revista de logística*, <http://www.revistadelogistica.com/c-tpat-visa-para-un-sueno.asp>.
- Ministerio de hacienda y crédito publico. (2011). *Decreto 3568 de 2011*. Bogotá.

- Organizacion mundial de aduanas. (junio de 2007). *Organizacion mundial de aduanas*. (O. m. aduanas, Ed.) Recuperado el 13 de mayo de 2015, de <http://www.wcoomd.org>: <http://www.wcoomd.org>
- Ossa Londoño, G. A. (2015). *El Control de la ilegalidad en la cadena logistica*.
- Pardo, C. (23 de septiembre de 2014). En el país no hay empresas certificadas como Operadores Económicos Autorizados (OEA). *portafolio*, pág. 1.
- Prado, J. R. (11 de Febrero de 2015). Por primera vez el país tiene la figura de Operador Económico Autorizado. (P. Medina, Ed.) *Diario la Republica*, pág. 1.
- SAFE, M. N. (junio de 2012). *www.wcoomd.org*. Recuperado el 23 de mayo de 2015, de <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx>: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx>
- U.S. Customs and Border Protection. (2015). *U.S. Customs and Border Protection*. Recuperado el 25 de mayo de 2015, de <http://www.cbp.gov>: [http://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/Análisis%20De%20Riesgo%20En%20Pasos%20\(revisado\).pdf](http://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/Análisis%20De%20Riesgo%20En%20Pasos%20(revisado).pdf)
- wordpress, A. e. (14 de enero de 2011). <https://aduanaenmexico.wordpress.com>. Recuperado el 13 de mayo de 2015, de <https://aduanaenmexico.wordpress.com>: <https://aduanaenmexico.wordpress.com/2011/01/14/c-tpat/>