

REPOSITORIO ACADÉMICO DIGITAL INSTITUCIONAL

Alianza para la seguridad y prosperidad de América del Norte (ASPAN) y certificación de la asociación de aduanas-comercio contra el terrorismo: importancia e impacto en el comercio internacional del Estado de Michoacán

Autor: Xóchitl Sisara García Álvares

**Tesis presentada para obtener el título de:
Comercio Internacional**

**Nombre del asesor:
Alejandro Chiquito Ruiz**

Este documento está disponible para su consulta en el Repositorio Académico Digital Institucional de la Universidad Vasco de Quiroga, cuyo objetivo es integrar, organizar, almacenar, preservar y difundir en formato digital la producción intelectual resultante de la actividad académica, científica e investigadora de los diferentes campus de la universidad, para beneficio de la comunidad universitaria.

Esta iniciativa está a cargo del Centro de Información y Documentación "Dr. Silvio Zavala" que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados.

Esta Tesis se publica bajo licencia Creative Commons de tipo "Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada", se permite su consulta siempre y cuando se mantenga el reconocimiento de sus autores, no se haga uso comercial de las obras derivadas.





ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**“ALIANZA PARA LA SEGURIDAD Y PROSPERIDAD DE
AMÉRICA DEL NORTE (ASPAN) Y CERTIFICACIÓN DE LA
ASOCIACIÓN DE ADUANAS – COMERCIO CONTRA EL
TERRORISMO: *IMPORTANCIA E IMPACTO EN EL
COMERCIO INTERNACIONAL DEL ESTADO DE
MICHOACÁN.*”**

TESIS

**Que para obtener el título de:
LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

Presenta:

XÓCHITL SISARA GARCÍA ÁLVAREZ

Asesor:

MTRO. ALEJANDRO CHIQUITO RUIZ

No. De acuerdo LCI 100843 CLAVE 16PSU0011T

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| AGRADECIMIENTOS | 1 |
| INTRODUCCIÓN | 2 |
| PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 4 |
| CAPITULO I. ANTECEDENTES DEL COMERCIO MEXICO-ESTADOS UNIDOS | 8 |
| Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)..... | 8 |
| Acceso al Mercados de bienes | 9 |
| Protección a la inversión extranjera..... | 9 |
| Protección a la propiedad intelectual | 9 |
| Facilitación de acceso para visitantes de negocios | 10 |
| Acceso a compras del sector público | 10 |
| Reglas de origen..... | 10 |
| Acuerdos paralelos | 10 |
| Situación de México antes y después del TLCAN..... | 11 |
| Cuadro 1. Comparativa comercio de México antes y después de la firma del TLCAN..... | 12 |
| Cuadro 1.1. Balanzas comerciales en comparativa antes y después del TLCAN..... | 12 |
| Cuadro 1.2. Relación de Comercio Bilateral México – Estados Unidos..... | 14 |
| Cuadro 1.3. Balanza comercial por zonas geográficas y países Enero-Agosto | 15 |
| Gráfica 1. Participación porcentual de exportación por principales países (Agosto 2012) | 16 |
| Gráfica 2. Participación porcentual de exportación por tipo de bien (Agosto 2012)..... | 16 |
| Gráfica 3. Participación porcentual de importaciones por principales países (Agosto 2012) | 17 |
| Gráfica 4. Participación porcentual de importaciones por tipo de bien (Agosto 2012)..... | 18 |
| CAPITULO II. ALIANZA PARA LA SEGURIDAD Y PROSPERIDAD DE AMERICA DEL NORTE (ASPAN). | 20 |
| Organización del ASPAN | 22 |

| | |
|---|----|
| Cuadro 2. Organización del ASPAN | 23 |
| Acciones y Avances del ASPAN | 25 |
| Beneficios del ASPAN..... | 28 |
| Iniciativa Mérida..... | 29 |
| Controversia de la ASPAN | 31 |
| CAPITULO III. AGENDAS DEL ASPAN..... | 33 |
| Agenda de Calidad y Prosperidad de Vida | 33 |
| Aumento de Productividad..... | 33 |
| Reducir los costos del Comercio | 35 |
| Mejora la Calidad de Vida..... | 35 |
| Agenda de Seguridad | 36 |
| Protección de América del Norte contra amenazas externas | 37 |
| Prevención y respuesta a amenazas dentro de América del Norte | 38 |
| Aumentar la eficiencia del flujo seguro de tránsito de bajo riesgo a través de fronteras compartidas | 38 |
| CAPITULO IV. SEGURIDAD PARA CARGA. | 40 |
| Importancia de las Certificaciones | 40 |
| Asociación Aduanas – Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT) | 42 |
| Definición CTPAT. | 42 |
| Empresas a las que va dirigida la certificación C-TPAT. | 43 |
| Regulación de la Certificación C-TPAT..... | 43 |
| Reconocimiento Mutuo | 44 |
| Meta y estadísticas del C-TPAT | 45 |
| Proceso de obtención de la Certificación C-TPAT | 47 |
| Criterios y recomendaciones mínimas de seguridad | 50 |
| Criterios para empresas Manufactureras/ Fabricantes | 51 |
| Criterios para empresas de Transporte Carretero | 59 |
| Diagrama resumido del proceso de certificación C-TPAT | 72 |
| Beneficios para los Miembros de C-TPAT. | 73 |
| Cuadro 4. Beneficios importantes de la Certificación CTPAT..... | 75 |
| Alianza Empresarial de Comercio Seguro (BASC) | 77 |
| Estructura Organizacional..... | 77 |

| | |
|---|-----------|
| Quienes pueden participar | 78 |
| Requisitos para esta Certificación | 78 |
| Procedimiento para la Admisión | 79 |
| Evaluación | 80 |
| Certificado BASC | 81 |
| Beneficios del BASC..... | 81 |
| Diferencia entre BASC y C-TPAT | 82 |
| Carril Exprés, Comercio Libre y Seguro (Free and Secure Trade). | 83 |
| Requisitos para la obtención de FAST..... | 84 |
| Métodos de Carga | 85 |
| Beneficios | 86 |
| CAPITULO V. IMPACTO DE LA CERTIFICACIÓN C-TPAT EN EMPRESAS | |
| MICHOACANAS..... | 88 |
| CONCLUSIONES..... | 91 |
| ANEXOS | 93 |
| BIBLIOGRAFIA | 96 |

AGRADECIMIENTOS

Esta tesis se la quiero dedicar primeramente a Dios por haberme dado los pilares más importantes de mi vida, mi madre que con su ejemplo de lucha y perseverancia me ha alentado a conseguir mis metas, a mi padre que a pesar de que ya no se encuentra con nosotros siempre me enseñó que hay que hacer las cosas que nos gusten y disfrutarlas. A mi hermana por brindarme todo su apoyo y por regalarme la dicha de tener dos hermosos sobrinos que me llenan de energía y felicidad.

A mis amigos que siempre estuvieron apoyándome y alentándome a trabajar en la tesis, además de ayudarme a distraerme cuando lo necesitaba.

A mis compañeros y mis maestros por ser parte de mi vida universitaria, a mis sinodales y en especial a mi asesor Alejandro Chiquito, que a pesar de mantener su agenda ocupada, se dio el tiempo para trabajar conmigo y apoyar a que esta tesis saliera adelante.

Haz lo necesario para lograr tu más ardiente deseo, y acabarás lográndolo.
- Ludwig van Beethoven

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo se muestra la relación comercial entre México y Estados Unidos, se puntualizan hechos históricos claves para el desarrollo del comercio entre los países, así mismo se comprueba que a lo largo del tiempo las medidas de seguridad y prosperidad de ambas naciones cambian y es necesario rectificar acuerdos, por lo tanto se presentan algunos métodos de certificación necesarios para que las empresas que quieran entrar al mercado Estadunidense lo hagan sin ningún problema y al contrario de manera más eficiente y organizada, estas certificaciones también ayudan a que las relaciones comerciales entre estos países se mantengan en aumento y estables.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es la clave para que los países abran sus fronteras y se inicie de manera más formal las actividades de comercio, fue firmado en el año de 1992 y entró en vigor hasta el año 1994, manteniéndolo con el mismo perfil y realizando modificaciones con el tiempo, sigue vigente hasta nuestros días.

Para el año 2005 se crea y firma un acuerdo llamado “La Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN)”; el objetivo principal es mantener una integración de ideas entre los países miembros, sobre temas relevantes e importantes para los tres países, “Seguridad y Prosperidad”, el objetivo del primer tema es mantener un control de fronteras, cruce de personas, mercancías, etcétera, con el fin de proteger las naciones de posibles ataques terroristas internos y externos. Con referente a “la prosperidad”, la alianza mantiene como objetivo principal promover crecimiento y desarrollo económico a los países y conforme a esto mejorar la calidad de vida de quienes los habitan.

En septiembre del año 2001, Estados Unidos tuvo un ataque terrorista, un suceso muy importante el cual afectó su estabilidad económica y como consecuencia la prosperidad del país, con lo anterior, México se vería afectado también; a raíz de esto nuestro país vecino decidió hacer una reestructura severa en la organización y manejo de fronteras y aduanas, el paso de cualquier mercancía o persona debía

tener un control específico, a las empresas exportadoras no solo mexicanas sino de todo el mundo resultó un tanto difícil seguir realizando actos de comercio con empresas de este país, pues ya que sólo teniendo la certificación adecuada puedes seguir realizando operaciones sin ningún problema, de lo contrario será difícil realizar operaciones comerciales, ya que las aduanas y cruces fronterizos pueden poner muchas trabas para realizar tu trabajo.

Un punto importante a aclarar es, América del Norte se constituye de México, Estados Unidos y Canadá, y que el país más importante para México, hablando geográficamente, cruces claves en fronteras y en relaciones comerciales, es Estados Unidos, se decidió mantener un enfoque en estas dos Naciones solamente. Por lo tanto, el desarrollo del tema de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN), así como de las certificaciones, será solo considerando estos dos países.

Se presenta información importante de algunas de las certificaciones de seguridad y calidad que deben tener las empresas para poder entrar al mercado americano, algunas de las certificaciones son “Alianza de Aduanas - Empresas contra el Terrorismo”, por sus siglas en inglés “C-TPAT”, Alianza Empresarial de Comercio Seguro, por sus siglas en inglés “BASC” y el Carril Exprés, Comercio Libre y Seguro, por sus siglas en inglés “FAST”.

Si bien México es principal socio comercial de Estados Unidos, dentro de nuestro país Michoacán es considerando uno de los Estados de la República que más exporta hacia Estados Unidos, por tal motivo el objetivo principal de este trabajo es ver y conocer las certificaciones necesarias para que las empresas mexicanas, más específicas Michoacanas puedan realizar actividades comerciales sin ningún problema con dicho país, y reconocer hasta qué punto puede afectar o está afectando en el crecimiento de estas empresas.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Título de la Tesis:

Alianza para la Seguridad y prosperidad de América del Norte (ASPAN) y la certificación de la Alianza de Aduanas - Empresas contra el Terrorismo (C-TPAT): Importancia e impacto en el Comercio Internacional del Estado de Michoacán.

Hipótesis:

A partir de la creación de la Alianza para la Seguridad y prosperidad de América del Norte (ASPAN) y el surgimiento de la certificación que ofrece la Alianza de Aduanas y Empresas contra el Terrorismo (C-TPAT), las empresas michoacanas sufren un impacto en sus relaciones comerciales con empresas de Estados Unidos y Canadá.

Objetivos:

- General:

Conocer antecedentes y creación de la Alianza para la Seguridad y prosperidad de América del Norte (ASPAN), así como la aplicación e impacto que tiene en las empresas michoacanas, la certificación de la Alianza de Aduanas y Empresas contra el Terrorismo (C-TPAT).

- Específicos:

- Conocer si los objetivos propuestos por la Alianza para la Seguridad y prosperidad de América del Norte (ASPAN) si se están cumpliendo desde el año de su creación.
- Analizar la certificación de la Alianza Aduanas- Empresa contra el Terrorismo (C-TPAT), aplicación, procedimientos, requisitos y beneficios que trae para empresas exportadoras de México.
- Conocer la vinculación que puede llegar a tener la certificación C-TPAT con alguna otra certificación.

- Conocer si realmente podrá existir un flujo de mercancías más eficiente entre México y Estados Unidos.
- Impacto que tiene la certificación en las relaciones comerciales que tienen las empresas Michoacanas con las de Estados Unidos, principalmente.
- Conocer si las empresas Michoacanas se actualizan respecto a información que va surgiendo relacionada con el comercio exterior y certificaciones o requerimientos que se les piden en otros países, principalmente en América del Norte, esto con el fin de ser más competitivas.

Elementos de estudio:

Las empresas mexicanas sufren un impacto en sus exportaciones hacia Estados Unidos y Canadá, ya que deben obtener alguna de las certificaciones.

Definiciones conceptuales:

- **Ley:**

Norma jurídica obligatoria y general dictada por legítimo poder para regular la conducta de los hombres o para establecer los órganos necesarios para el cumplimiento de sus fines. (Vara, 2000)

- **Norma:**

Enunciados que regulan la conducta de los individuos, por lo que contienen juicios de valor de acuerdo con su materia, ya sea moral, religiosa, social o jurídica. (Delgadillo, 1999)

- **Terrorismo:**

Dominación por *el terror* (v.). | Sucesión de actos de violencia ejecutados para infundir terror. (DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, 2001)

- **Comercio Internacional:**

Hace referencia al movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países y sus mercados. Se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen. Al realizar operaciones comerciales

internacionales, los países involucrados se benefician mutuamente al posicionar mejor sus productos, e ingresar a mercados extranjeros. (Aduanas.com.mx, 2012)

- **Comercio Exterior:**

Estudio de las relaciones económicas entre dos o más naciones. (COMERCIO EXTERIOR, 2003-2011)

- **Alianza:**

Procede del verbo aliar. 1. f. Acción de aliarse dos o más naciones, gobiernos o personas. (RAE, 2013)

- **Exportación:**

Es la salida del territorio nacional de mercancías, nacionales o nacionalizadas, a través de la Aduana, sujetándose a las disposiciones legales aplicables al régimen aduanero de exportación. (PROMEXICO, 2012)

- **ASPAN:**

Siglas en español de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte. Es un proceso trilateral, permanente, para una mayor integración de América del Norte, que será evaluado por los Mandatarios de manera semestral. (Secretaría de Relaciones Exteriores, 2012)

- **C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism):**

Asociación Aduanas - Comercio contra el Terrorismo, por sus siglas en inglés. Es una certificación que otorgan asociaciones público-privadas de México, Estados Unidos y Canadá para las empresas que realizan movimiento de exportaciones, estas con el fin de acelerar el flujo, salvaguardar el tránsito de las mercancías y brindar seguridad en aduanas. (EXTERIORES, 2011)

- **América del Norte:**

También conocido como Norteamérica, en un subcontinente que forma parte de América y que se extiende en el Hemisferio Occidental desde el Océano Glacial Ártico por el norte hasta el Istmo de Tehuantepec por el sur, y está a su vez cercado por el Océano Pacífico al oeste, y por el Océano Atlántico al este. Los países que conforman esta parte del continente Americano son: México, Estados Unidos y Canadá. (Enciclopedia.us, 2011)

- **Seguridad:**

Es el sentimiento de protección frente a carencias y peligros externos que afecten negativamente la calidad de vida; en tanto y en cuanto se hace referencia a un sentimiento, los criterios para determinar los grados de seguridad pecarán de tener algún grado de subjetividad. En general, el término suele utilizarse para hacer referencia al conjunto de medidas y políticas públicas implementadas para guarecer a la población del sufrimiento de delitos, en especial de aquellos que pongan en riesgo la integridad física. (ABC, 2011)

- **Prosperidad:**

Del latín *prosperitas*, 1. Curso favorable de las cosas, 2. Buena suerte o éxito en lo que se emprende, sucede u ocurre. (RAE, 2013)

- **Cadenas de Suministro:**

La cadena de suministro engloba los procesos de negocio, las personas, la organización, la tecnología y la infraestructura física que permite la transformación de materias primas en productos y servicios intermedios y terminados que son ofrecidos y distribuidos al consumidor para satisfacer su demanda. (LOGÍSTICA INVERSA, 2011)

- **Certificación:**

La Organización Internacional de Normalización (ISO) define certificación como el procedimiento por el cual una tercera parte asegura por escrito que un producto, proceso o servicio, satisface los requisitos establecidos. (SicaNews, 2010)

CAPITULO I. ANTECEDENTES DEL COMERCIO MEXICO-ESTADOS UNIDOS

Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

En 1985, se iniciaron las negociaciones del tratado comercial entre los países de América del Norte, en dicho tratado México todavía no estaba contemplado. Un año después se culminaron las negociaciones y se firmó el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos y Canadá.

Entre los elementos clave que incorporó el Tratado estuvieron: la eliminación de aranceles y la reducción de barreras arancelarias al comercio. Así como también eliminar procedimientos aduaneros para facilitar el cruce de las mercancías. El TLC fue también uno de los primeros acuerdos que abordaron el comercio de servicios. Asimismo, se incluyó un mecanismo de solución de controversias para la pronta y justa resolución de desacuerdos comerciales, estableciendo un sistema innovador para la revisión binacional de la aplicación de medidas comerciales como alternativa a las revisiones judiciales de cada país.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio entre los dos países del Norte surgió la idea de incorporar al tercer país de la región, es decir México. Estados Unidos y Canadá deciden negociar con México, para tener más apertura comercial entre estos países, los cuales tenían ventajas territoriales. El 10 de junio de 1990 Canadá, Estados Unidos y México acuerdan establecer un tratado de libre comercio, las negociaciones se dan a partir de febrero de 1991, para el año 1992 los tres países firman el llamado TLCAN y para el año de 1993, entran a negociaciones para generar acuerdos paralelos en materia laboral y de medio ambiente.

Para el año 1994 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), considerado como un tratado innovador encaminado a la apertura y ampliación del mercado de América del Norte. Desde entonces, el TLCAN ha eliminado sistemáticamente la mayoría de las barreras arancelarias y no

arancelarias del comercio y la inversión entre Canadá, Estados Unidos y México, dando origen al establecimiento de un marco de estabilidad y confianza para las inversiones de largo plazo.

El Tratado fue publicado el 20 de diciembre de 1993 en el Diario Oficial de la Federación en México, y contiene ocho secciones y veintidós capítulos, dentro de los cuales destacan las siguientes disposiciones¹:

Acceso al Mercados de bienes

- Eliminación arancelaria de miles de bienes que cruzan las fronteras en América del Norte.
- Reducciones arancelarias escalonadas – ya terminadas – y reglas especiales para productos de los sectores agropecuario, automotriz y bienes textiles y del vestido.
- Derechos importantes para los proveedores y usuarios de servicios del TLCAN en un amplio espectro de sectores.
- Compromisos especiales relativos a las telecomunicaciones y los servicios financieros.
- Procesos para solución de controversias, con lo cual se busca resolver de la mejor manera las diferencias que surgen entre los países miembros del Tratado sobre la interpretación o aplicación de las reglas del mismo.

Protección a la inversión extranjera

Compromiso recíproco de tratar a los inversionistas y a sus inversiones en el territorio del país receptor de forma no menos favorable en relación al trato que otorga a sus propios inversionistas.

Protección a la propiedad intelectual

Brindar el mejor trato a los inversionistas de países fuera de la región de América del Norte.

Un mecanismo de solución de controversias transparente y vinculante concebido para brindar protección adecuada y efectiva, así como la aplicación rigurosa de una amplia

¹ Se muestra una síntesis de lo que es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

gama de derechos de propiedad intelectual, (incluidos los obtenidos mediante patentes, marcas, derechos de autor y diseños industriales), asegurando que las medidas que garantizan estos derechos no se conviertan en barreras para el comercio legítimo.

Facilitación de acceso para visitantes de negocios

Facilitación de acceso para personas de negocios en cientos de profesiones para que puedan viajar por toda la región por asuntos de negocios.

Acceso a compras del sector público

Acceso a oportunidades de compras del sector público a nivel federal en Canadá, México y Estados Unidos.

Reglas de origen

Las reglas de origen se emplean para determinar si un bien cumple los requisitos necesarios para recibir trato preferencial en virtud de las disposiciones del TLCAN. Desde que el TLCAN entró en vigor, los países miembros han trabajado en la liberalización y/o ampliación de la lista de productos admisibles para recibir trato preferencial. Por ejemplo, desde 2005, los miembros del TLCAN han implementado dos series de cambios para otorgar el trato libre de aranceles a un mayor número de productos de acuerdo a lo previsto por el TLCAN.

Acuerdos paralelos

Los países miembros del TLCAN negociaron también dos acuerdos paralelos: el Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN) y el Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte (ACLAN).

Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN)

El acuerdo paralelo al tratado firmado por los tres países socios del TLCAN se basa en abordar temas ambientales, así como comprometerse al uso de medidas para la protección del medio ambiente, incluyendo la obligación de cada uno de observar de manera efectiva el cumplimiento de sus leyes ambientales.

Si alguno de los países no cumple con este compromiso estarán sujetos a las obligaciones a que se refiere en materia de solución de disputas comerciales, las

cuales vienen incluidas dentro del Tratado. Adicionalmente, el ACAAN tiene un mecanismo por el cual cualquier ciudadano u organización no gubernamental puede presentar una declaración en caso de que alguna de las partes no está cumpliendo efectivamente la aplicación de sus leyes ambientales. Por otro lado, las obligaciones comerciales no están sujetas a este tipo de revisiones independientes.

Además los países crearon institución internacional, la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA), la cual tendrá el fin de apoyar a los países a cumplir con sus compromisos obtenidos en el acuerdo.

Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte (ACLAN)

Este acuerdo está diseñado para promover el cumplimiento efectivo de las leyes y regulaciones laborales de cada país y facilitar una mayor cooperación entre países socios del TLCAN en la materia.

Se instaló la Comisión para la Cooperación Laboral, la cual consiste de un Consejo de Ministros y un Secretariado. Las Oficinas Administrativas Nacionales (OAN) asisten a la Comisión Laboral para la implementación del ACLAN, en cada uno de los 3 países. (Gobiernos de México, 2009).

Situación de México antes y después del TLCAN

Desde la apertura comercial de México, han existido políticas comerciales y económicas orientadas a fortalecer los sectores en los que el país es competitivo en el exterior. Sin embargo su participación en el comercio exterior se dio más a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá.

Cabe mencionar como antecedente que antes de firmar el TLCAN, México tenía relaciones comerciales con distintas naciones. Sin embargo, existía un porcentaje bajo de movimiento de mercancías. En el cuadro 1, se muestra una balanza comercial de 1993 antes de la firma del tratado y del año 1998 después de la firma, se presenta esta tabla con el fin de hacer una comparación del crecimiento comercial que generó la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, es importante recalcar que el tratado entró en vigor en el año 1994.

| Cuadro 1. Comparativa comercio de México antes y después de la firma del TLCAN | | | | | | | | |
|---|---------------|-------------|----------------|---------------|-------------|----------------|-----------|----------|
| Regiones | Exportaciones | | | Importaciones | | | Saldo | |
| | 1993 (a) | 1998 (b) | Var.% (b/a) | 1993 (d) | 1998 (e) | Var.% (e/d) | 1993 | 1998 |
| <i>Totales</i> | 51,832.0 | 117,442.1 | 126.6 | 65,366.5 | 125,242.4 | 91.6 | -13,534.5 | -7,800.3 |
| América del Norte | 44,419.5 | 104,392.4 | 135.0 | 46,470.0 | 95,386.9 | 105.3 | -2,050.5 | 9,005.5 |
| ALADI | 1,601.6 | 2,992.6 | 86.9 | 2,165.9 | 2,560.5 | 18.2 | -564.3 | 406.1 |
| Centroamérica | 649.4 | 1,671.5 | 157.4 | 179.9 | 237.5 | 32.0 | 469.5 | 1,434.0 |
| Unión Europea | 2,788.5 | 3,919.0 | 40.2 | 7,798.7 | 11,714.0 | 50.2 | -5,010.2 | -7,805.0 |
| Asoc. Eur. de L.C. | 151.7 | 277.4 | 82.9 | 530.7 | 648.3 | 22.2 | -379.0 | -370.9 |
| Países Asiáticos | 1,008.6 | 1,750.8 | 73.6 | 6,516.7 | 10,357.0 | 58.9 | -5,508.1 | -8,606.2 |
| Resto del Mundo | 1,212.7 | 2,448.4 | 101.9 | 1,704.6 | 4,338.2 | 154.5 | -491.9 | -1,889.8 |
| Cifras en Millones de Dólares. (Zarate, 2000) | | | | | | | | |

De acuerdo al cuadro anterior, para 1998 existió un crecimiento de exportaciones de 126.6% y de importaciones de 91.6%, el saldo de la balanza comercial fue negativo sin embargo fue mucho menor que el saldo del año de 1993 (Zarate, 2000). Si observamos específicamente la balanza comercial de México-América del Norte para el año 1993 fue negativa, y después del tratado el saldo fue positivo, esto quiere decir que existió un buen aumento de movimiento de mercancías. El comercio exterior fue un factor importante para que el crecimiento del país se diera, así como para que el PIB se multiplicara a comparación de años anteriores.

A pesar del éxito obtenido con la apertura comercial, muchos sectores del país no estaban realmente preparados para iniciar con exportaciones, además de que las inversiones directas que entraban al país eran para ciertos sectores y regiones del territorio nacional.

| Cuadro 1.1. Balanzas comerciales en comparativa antes y después del TLCAN | | | | | | | | | | |
|--|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| Conceptos | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | Var. % 98/93 | Enero 1998 | Enero 1999 | Var. % 99/98 |
| Exportaciones | 42,851 | 51,645 | 66,273 | 80,574 | 94,185 | 102,872 | 140 | 7,325 | 7,589 | 3.6 |
| Petroleras | 4,696 | 5,286 | 6,366 | 8,929 | 8,624 | 5,545 | 18.1 | 636 | 344 | -45.9 |
| Agropecuarias | 3,572 | 3,824 | 5,282 | 5,081 | 5,545 | 6,095 | 70.6 | 579 | 592 | 2.2 |
| Manufactureras | 34,583 | 42,534 | 54,625 | 66,564 | 80,033 | 91,232 | 163.8 | 6,110 | 6,653 | 8.9 |
| Importaciones | 45,295 | 54,790 | 53,829 | 67,536 | 82,002 | 93,095 | 105.5 | 6,708 | 6,787 | 1.2 |
| Consumo | 5,613 | 7,367 | 5,513 | 6,943 | 9,292 | 10,340 | 84.2 | 798 | 700 | -12.3 |
| Intermedios | 31,987 | 37,489 | 40,184 | 48,916 | 58,121 | 64,917 | 102.9 | 4649 | 4,879 | 4.9 |
| De capital | 7,695 | 9,934 | 8,132 | 11,677 | 14,589 | 17,838 | 13,108 | 1261 | 1,208 | -4.2 |
| Balanza Comercial | -2,444 | -3,145 | 12,444 | 13,038 | 12,183 | 9,777 | - | 617 | 802 | 30 |
| Comercio Total | 88,146 | 106,435 | 120,102 | 148,110 | 176,186 | 195,967 | 122.3 | 14,033 | 14,376 | 2.4 |

En el cuadro anterior se muestra una cronología de las balanzas comerciales de 1993 a 1999, se presentan también los sectores que tenían más participación y movimiento de mercancías.

Las inversiones que entraban al país de parte de Estados Unidos era principalmente en los estados del norte de México, esto debido a la cercanía con el país vecino. A causa del TLCAN la industria manufacturera que se encontraba en el centro del país, se trasladó a estados fronterizos. Para el año 2000 la proporción de empleos en la frontera se incrementó hasta un 4.6%, mientras que en el D.F. y zonas metropolitanas disminuyó el empleo hasta por un 7.3%. Es importante mencionar que el crecimiento que ha generado este tratado no ha sido equilibrado en todo el país, ya que mientras que el norte con las maquiladoras tuvo su crecimiento, la parte sur del país, donde una de las principales actividades es la agricultura, no obtuvo un gran desarrollo. Desde ese año hasta el 2008 se presentó un comercio estable entre México y Estados Unidos, fue hasta el año 2009 que los efectos de la crisis de la economía de Estados Unidos reflejarían una importante disminución del ingreso y la riqueza de la población, y por lo tanto llevaría una baja en el consumo privado, reducciones de crédito y desempleo, esto desencadenó una crisis también en nuestro país, ya que el principal socio comercial no estaba requiriendo mercancías, por lo tanto existía pocas exportaciones e importaciones entre ambas naciones². El comercio total de enero a noviembre de 2009 fue de 267,872 millones de dólares, 26% menor al comercio reportado en el mismo período en 2008 (360,084 millones de dólares). Las exportaciones registraron una caída de 24%, en enero a noviembre del 2008 se exportaron 218,432 millones de dólares y para el siguiente año en el mismo periodo se exportó 166,624 millones de dólares, mientras que las importaciones registraron una caída del 29% al pasar de 141,652 md a 101,248 md en 2009. (PROMEXICO, Síntesis de la Relación Comercial México – Estados Unidos, 2010)

² La mayoría de los expertos esperaban que la recesión llegaría a su fin a finales de 2009. Sin embargo México continuó comercializando con sus demás socios comerciales lo cual le permitió dar de alguna manera un equilibrio.

En el cuadro 1.2 se presenta en porcentajes la comparación de la variación del comercio de años anteriores a la crisis

Cuadro 1.2. Relación de Comercio Bilateral México – Estados Unidos

| Indicadores | 2007 | 2008 | enero-noviembre 2009 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|---------------------------------|
| Comercio Total | 362,606 | 384,857 | 267,872 |
| <i>% Variación Anual</i> | 6% | 6% | -26% |
| Exportaciones mexicanas hacia E.U.A | 223,133 | 233,523 | 166,624 |
| <i>% Variación Anual</i> | 5.4% | 4.7% | -24% |
| Importaciones mexicanas desde E.U.A | 139,473 | 151,335 | 101,248 |
| <i>% Variación Anual</i> | 7.0% | 8.5% | -29% |
| Balanza Comercial | 83,660 | 82,188 | 65,376 |
| Cifras en miles de pesos. PROMEXICO | | | |

Para el año 2010, el intercambio de mercancías entre las dos naciones resultaron más estables y se registró un superávit, esto gracias a que las economías de los dos países se encontraban más estables que el año anterior de la crisis. El superávit fue resultado de exportaciones al mercado estadounidense por 229,655 millones de dólares en 2010, que fueron 30% más altas que en 2009, dicho incremento se derivó por las exportaciones petroleras y no petroleras, en el caso de las primeras su aumento respondió a los incrementos del precio promedio del crudo mexicano, así como del volumen exportado. Por su parte las exportaciones no petroleras fue consecuencia de la expansión de la demanda externa de productos mexicanos. En lo que respecta a las importaciones, en el 2010 fueron por 163,321 millones, y se reflejan en un crecimiento del 27% en el mismo periodo del año anterior, existió un aumento de importación de productos petroleros, así como bienes intermedios y de consumo. En el 2010 se obtuvo la cifra más alta en la historia de las relaciones comerciales de México y Estados Unidos. (BANXICO, 2011)

En el año 2011 los primeros tres trimestres de la balanza comercial entre México y Estados Unidos aumento un total de 18.5% con respecto al mismo periodo del

año anterior³. Las importaciones que México realizó fueron de 145,905 millones de dólares lo cual representa un 22.5% más que el año anterior en el mismo periodo, esto posicionó al país como el segundo mercado de las exportaciones estadounidenses, solo por debajo de Canadá. Las exportaciones, por su parte, fueron de 195,749 millones de dólares lo cual representa un aumento del 15.7% con respecto al 2010 en el mismo periodo de tiempo⁴. El superávit de la balanza comercial 2011 fue de 49,841 millones de dólares, no obtuvo mucha diferencia con respecto al año anterior. (Mexicano, 2011)

De Enero a Agosto del año 2012, las exportaciones mexicanas a Estados Unidos crecieron 7.6% con respecto al mismo periodo del año 2011. A continuación (cuadro 1.3) se presentan las cifras en millones de dólares de la Balanza Comercial de México con Estados Unidos y Canadá.

Cuadro 1.3. Balanza comercial por zonas geográficas y países Enero-Agosto

| Conceptos | 2011 | | | 2012 P | | |
|-------------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|
| | Exportación | Importación | Saldo | Exportación | Importación | Saldo |
| América del Norte | 189,005,876 | 120,932,061 | 68,073,814 | 197,863,387 | 128,290,130 | 69,573,257 |
| Canadá | 7,136,886 | 6,055,035 | 1,081,851 | 7,275,809 | 6,400,942 | 874,867 |
| Estados Unidos | 181,868,990 | 114,877,026 | 66,991,963 | 190,587,578 | 121,889,188 | 68,698,390 |

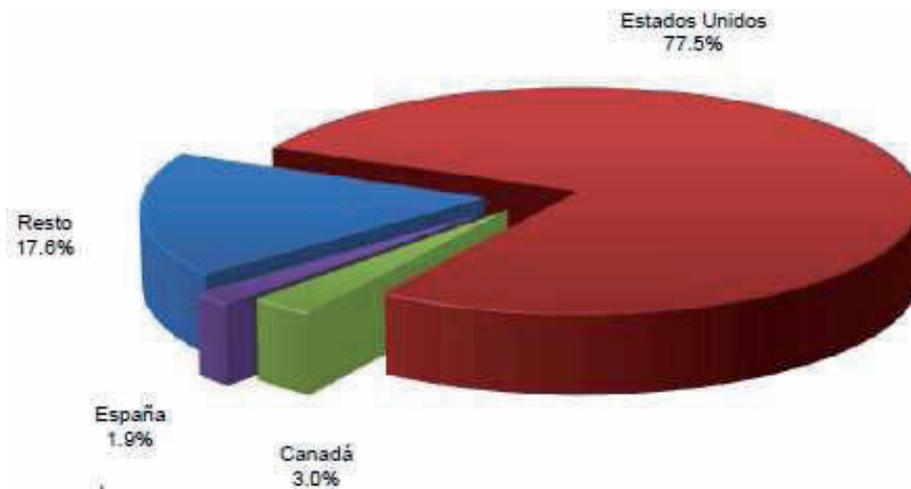
Miles de dólares (INEGI, 2012)

En el cuadro anterior podemos hacer una comparación entre la balanza comercial del año 2011 y la más reciente, y se aprecia que en el periodo de Enero - Agosto del 2012 existió un crecimiento tanto en exportaciones como en importaciones, dando así hasta el momento una cifra positiva en el saldo de la balanza comercial. Cabe mencionar que también durante este periodo Estados Unidos ha sido el principal socio comercial al cual México le exporta (gráfica 1) con un porcentaje del 77.5%, quedando como segundo lugar diferentes destinos con el 17.6 y como tercer y cuarto lugar Canadá y España respectivamente.

³Según declaró el departamento de Comercio de Estados Unidos, en Noviembre del 2011.

⁴ Datos confirmados con la información de Banco de México.

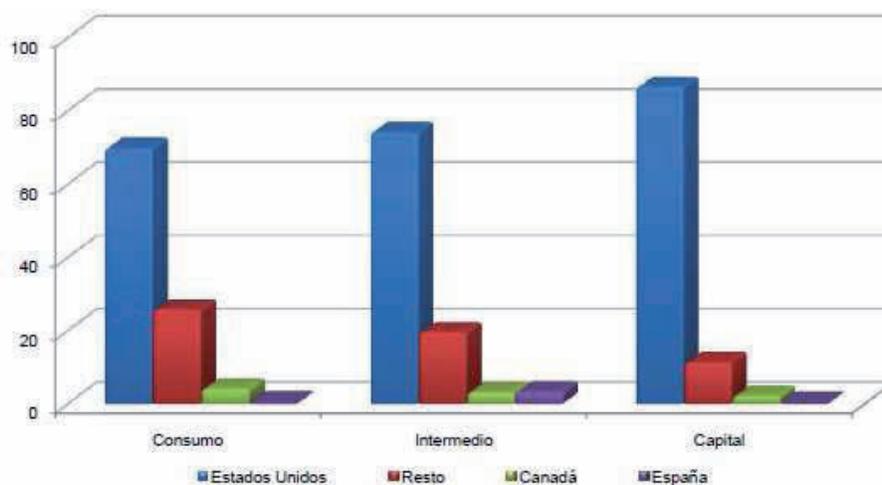
Gráfica 1. Participación porcentual de exportación por principales países (Agosto 2012)



Fuente: (INEGI, 2012)

Los productos que más se exportan a Estados Unidos (gráfica 2), entran dentro de las tres categorías más importantes que son Bienes de Consumo, Bienes intermedios y los Bienes de Capital.

Gráfica 2. Participación porcentual de exportación por tipo de bien (Agosto 2012)

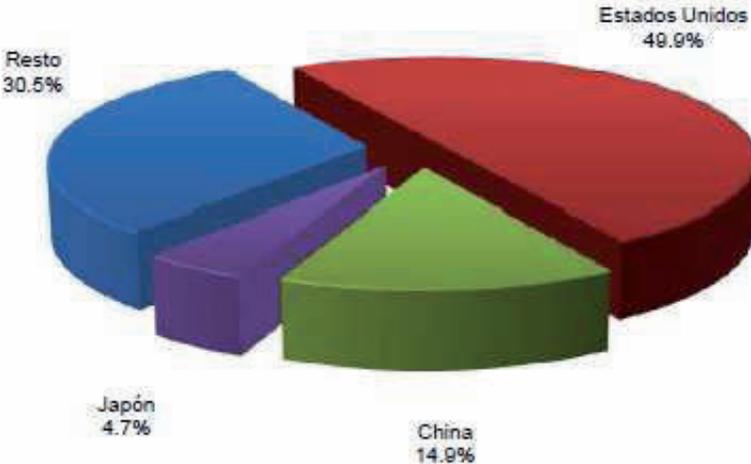


Fuente: (INEGI, 2012)

En la gráfica anterior se refleja que los bienes que más exporta México al país vecino son los de Capital y en cuanto al comercio con Canadá no se ve que exista un gran movimiento de mercancías.

En cuanto a las importaciones, en el periodo de Enero – Agosto del año 2012 podemos mencionar que también que el principal socio comercial de México para importaciones de mercancías es Estados Unidos (gráfica 3) con un 49.9% del total de las importaciones que ha realizado México.

Gráfica 3. Participación porcentual de importaciones por principales países (Agosto 2012)



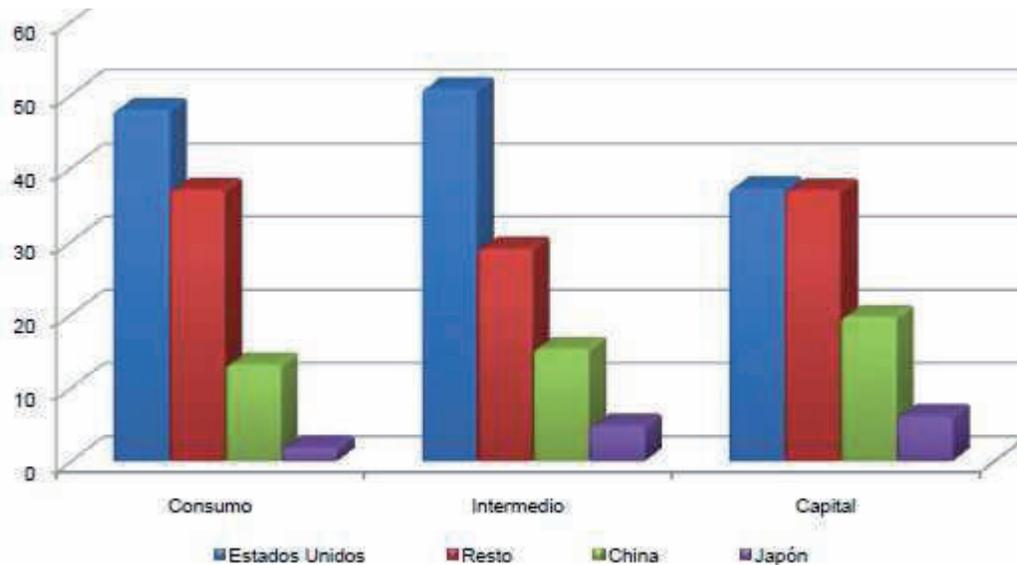
Fuente (INEGI, 2012)

De acuerdo al cuadro anterior es importante recalcar que China también está tomando un papel importante en las importaciones que realiza el país.

Con respecto a lo mencionado anteriormente, según reporte del Departamento de Comercio de Estados Unidos: *“México se situó como el mercado de mayor crecimiento para las exportaciones del país vecino. De enero a Marzo, las exportaciones de Estados Unidos a sus tres principales destinos presentaron tasas interanuales de crecimiento a Canadá 7.3%, a México 15.9% y a China 3.6 por ciento”*. (Morales, 2012). Cabe mencionar que México fue el socio comercial de Estados Unidos que tuvo un crecimiento considerable.

México importa mercancías (gráfica 4) que se encuentran dentro de los Bienes de Consumo, Intermedios y Capital.

Gráfica 4. Participación porcentual de importaciones por tipo de bien (Agosto 2012)



Fuente: (INEGI, 2012)

Como se puede ver en la gráfica anterior las principales importaciones que realiza México de Estados Unidos son las mercancías comprendidas como bienes de consumo. Es interesante mencionar que México está buscando nuevos mercados, esto se refleja porque China y Japón tienen una considerable participación en las importaciones Mexicanas.

El Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN) en el año del 2012 tendrá 18 años desde que entró en vigor, y no se han realizado muchas renegociaciones o modificaciones del mismo. *"En el caso de Estados Unidos y México, ambos países están dejando transcurrir al TLCAN. Ninguno quiere detenerlo, pero nadie quiere hacer nada de importancia para revisarlo"*. Sidney Weintraub.

Desde que empezó la campaña presidencial del aun presidente de los Estados Unidos de América Barack Obama había prometido renegociar el acuerdo. *"Me aseguraré que renegociemos con México y Canadá; usaré el martillo para lograr acuerdos laborales y ambientales que sea posible cumplir"*, dijo Obama en febrero de 2008 durante uno de los debates contra su entonces contrincante Hillary

Clinton. Pese lo anterior muchos funcionarios y expertos pensaban que en ese momento no era la mejor situación para realizar una renegociación en el esquema de comercio que se tiene en el TLCAN.

Actualmente el TLCAN no fue renegociado, México y Estados Unidos continúan arrastrando algunos de los diferendos que han impedido la aplicación plena del acuerdo que entró en vigor el 1 de enero de 2004, en especial en el tema del transporte. (CNNEXPANSION, 2010). Lo cual generó mucha controversia entre los países ya que muchos de los camiones Mexicanos no estaban siendo aceptados al cruzar las aduanas. México anunció su decisión de aplicar medidas de represalia comercial por 2, 400 millones de dólares (mdd) contra productos estadounidenses, hasta que hubiera una solución satisfactoria en el tema del transporte.

Lo anterior es solo poco de los muchos temas controversiales que existen alrededor del Tratado de Libre Comercio, sin embargo hay que admitir que fue un trampolín para que México abriera más mercados internacionales. A pesar de que entre los países existe un constante intercambio de mercancías, la situación con el TLCAN se sigue pensando que es la misma que al inicio de la entrada en vigor del mismo; existe una desigualdad de beneficios entre los países, y generalmente el que obtiene más es Estados Unidos, sin embargo seguimos enganchados y dependientes de ese país. México tiene oportunidades de crecimiento en el mercado internacional, y se deberían de aprovechar más todos los tratados con los que cuenta.

CAPITULO II. ALIANZA PARA LA SEGURIDAD Y PROSPERIDAD DE AMERICA DEL NORTE (ASPAN).

Después del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN) donde se vinculan los países miembros en aspectos comerciales y económicos, surgieron otras iniciativas interestatales en áreas extracomerciales. El ASPAN, también denominado Tratado de Libre Comercio Plus Seguridad Nacional, por sus siglas en inglés *NAFTA Plus Homeland Security*, es una de esas iniciativas y en la cual por primera vez se contempla el tema de seguridad de los países.

Cabe mencionar que a partir de los acontecimientos ocurridos en septiembre del 2001, en Estados Unidos ha tomado prioridad el tema de la seguridad y como consecuencia ha influido para la realización de cambios en las relaciones que tiene con México y Canadá.

Esta alianza fue firmada el 23 de marzo del 2005, en Waco, Texas, por los presidentes de cada uno de los países miembros de esa época, los cuales eran Vicente Fox, de México; George W. Bush, de Estados Unidos de Norte América y el Primer ministro de Canadá Paul Martin.

“En un mundo que evoluciona rápidamente, debemos construir nuevos espacios de cooperación, a efecto de dotar de mayor seguridad a nuestras sociedades abiertas, hacer a nuestras empresas más competitivas, y a nuestras economías más sólidas” (Presidentes, 2005)

Conceptualizado podemos decir que el ASPAN: Es un proceso trilateral, permanente, para una mayor integración de América del Norte, que será evaluado por los Mandatarios de manera semestral. Y que a través de esta alianza los países compartirán objetivos, los cuales se mencionan a continuación.

Agenda de Prosperidad⁵: Donde se encargarán de promover el crecimiento económico, la competitividad y la calidad de vida en América del Norte, a través de una agenda concreta enfocada a:

- Aumentar la productividad;
- Reducir los costos del comercio y los costos de transacción;
- Promover de manera conjunta una mayor corresponsabilidad con nuestro medio ambiente; la creación de una oferta de alimentos más confiable y segura, facilitando a la vez el comercio de productos agrícolas; y la protección de nuestra población contra enfermedades.

Agenda de Seguridad: Desarrollar un enfoque común en materia de seguridad, a fin de proteger a América del Norte, destacando las acciones para:

- *Proteger a la región de América del Norte contra amenazas externas;*
- *Prevenir y responder a amenazas dentro de la región de América del Norte;*
- *Aumentar la eficiencia del tránsito seguro de bajo riesgo a través de nuestras fronteras compartidas.*

Complementa esfuerzos bilaterales y trilaterales que actualmente están en marcha en materia económica y de seguridad, y revitaliza otros aspectos de la cooperación en la región para mejorar la calidad de vida; tales como la protección al medio ambiente y la salud pública, inversión en nuestra gente a través de intercambios académicos y científicos.

El trabajo de estas dos Agendas es principalmente lograr la integración regional en temas de Seguridad.

⁵ Estas dos agendas se detallaran en siguiente capítulo, por lo que se pone lo más relevante de cada una.

Organización del ASPAN

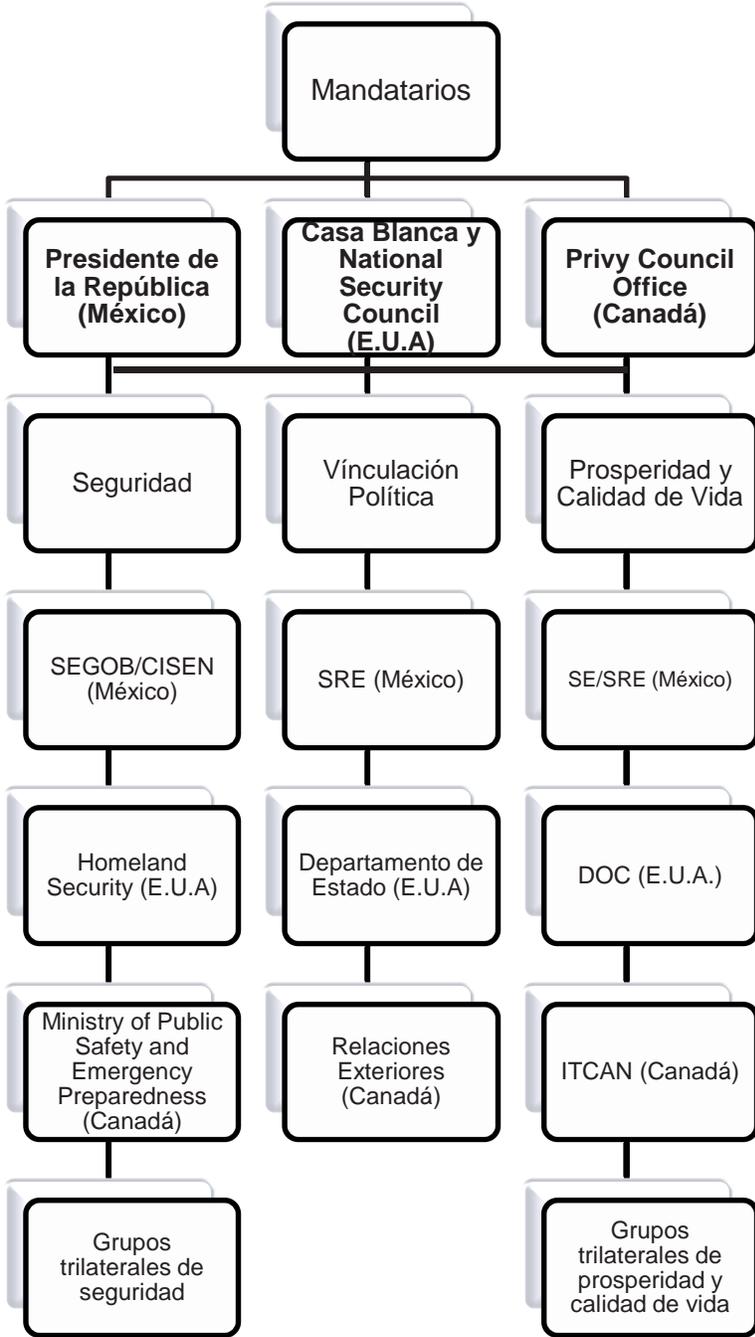
Existe una organización trilateral donde los Mandatarios o Presidentes de los tres países instruyeron a sus respectivos equipos a integrar grupos de trabajo, encabezados por Secretarios de Estado, para desarrollar planes de acción para cada uno de los temas contenidos en las Agendas de Prosperidad y Seguridad, estableciendo metas específicas, así como acciones para alcanzarlas y un calendario para su instrumentación.

En los tres países, la coordinación general del proyecto estará a cargo de las oficinas ejecutivas de los Mandatarios, en el caso de México será la Secretaría de Gobierno; Privy Council Office de Canadá; y National Security Council de Estados Unidos. (Cuadro 2)

Asimismo, para facilitar la operación y el seguimiento de las acciones de la ASPAN, los Mandatarios han nombrado a un grupo de 9 Secretarios / Ministros (3 de cada país), asignándoles las siguientes tareas:

- Seguimiento de los Grupos de Trabajo que integran la agenda de seguridad: Secretaría de Gobernación, *Ministry of Public Safety and Emergency Preparedness* de Canadá, y U.S. *Department of Homeland Security*.
- Seguimiento de los Grupos de Trabajo que integran la agenda de prosperidad: Secretaría de Economía (SE), Industry Canada (ICAN) y U.S. *Department of Commerce (USDOC)*.
- Seguimiento y facilitación de la relación política: Secretaría de Relaciones Exteriores, *Foreign Affairs Canada* y U.S. *Department of State*.

Cuadro 2. Organización del ASPAN ⁶.



⁶ Abreviaturas del organigrama: SEGOB (Secretaría de Gobierno); CISEN (Centro de Investigación y Seguridad Nacional); SER (Secretaría de Relaciones Exteriores); SE (Secretaría de Economía); SCE (Secretaría de Comercio Exterior) ; DOC por sus siglas en inglés Department of Commerce (Departamento de Comercio); ITCAN por sus siglas en inglés Canadian IT Law Association (Asociación de Derecho Canadiense)

La operación de los grupos será coordinada por un funcionario de nivel subsecretario o equivalente de cada uno de los tres países, quien, como “Líder Operativo”, será responsable de incluir en los trabajos a otras dependencias relevantes, así como de realizar consultas con actores clave del sector privado y los demás interlocutores relevantes.

Por su parte México también tiene una organización para el desarrollo de esta alianza. Lo encabeza el Presidente de la República, el cual coordina distintas secretarías y organismos, como lo son las siguientes:

La Secretaría de Relaciones Exteriores; en aspectos protocolarios y de negociación internacional, en los que participe el país.

En cuanto a la seguridad se refiere, se encuentra lo que es la Secretaría de Gobernación (SEGOB) y el Centro de Investigación y Seguridad Nacional (CISEN), los cuales en conjunto coordinan lo siguiente

- La seguridad fronteriza.
- Seguridad en Transporte.
- La Bio-protección.
- La Seguridad y facilitación de viajeros y cargas.
- Cooperación Tecnológica.
- Respuestas ante emergencias.
- Aplicación de la Ley y Cooperación en inteligencia, esto va enfocado a lo que es el terrorismo, crimen organizado, narcotráfico, contrabando y tráfico de personas.

En el aspecto de la Prosperidad y calidad de vida, los encargados de controlar las áreas en las que el país se pueda ver afectado y que disminuya su competitividad son la Secretaría de Economía (SE), la Subsecretaría de Comercio Exterior, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Acciones y Avances del ASPAN

A partir de la formación de esta Asociación entre países de Norte América, se llegó a un acuerdo entre los mandatarios de cada país, que en un periodo no mayor de 90 días a partir del día 23 de Marzo del 2005, cada país debería presentar un primer reporte de las acciones concretas que se llevarían a cabo los grupos de trabajo, las cuales serán plasmadas en Planes de Acción específicos que tendrían como resultado el funcionamiento del acuerdo trilateral, así como realizar una retroalimentación del sector privado de y de los actores relevantes en la economía de los tres países, de tal manera que eso ayudara a presentar resultados esperados en el corto, mediano y largo plazo, especificando los eventos determinantes de intercambio en miles y en toneladas, así como los actores responsables para su desarrollo.

Entre el 11 y el 29 de abril del año 2005, los “Lideres Operativos” de los grupos de trabajo iniciaron consultas con el sector privado y los demás interlocutores relevantes de sus respectivas áreas de acción, a fin de informarlos sobre los alcances de este proyecto trilateral y conocer sus puntos de vista, comentarios y propuestas. Este proceso se llevaría a cabo de manera paralela en los tres países, por lo que creían recomendable que desde el primer momento exista una interacción cercana y directa entre las contrapartes de los gobiernos de los tres países.

Los resultados de estas consultas serían incorporados en los Planes de Acción de los diferentes grupos de trabajo. El primer reporte a los Mandatarios se publicaría el día 23 de junio de ese mismo año, por los responsables de la Oficina de Políticas Públicas – Mexico, el Privy Council Office – Canadá; y National Security Council – Estados Unidos, junto con el grupo de 9 Secretarios o Ministros.

A partir de esa fecha, cada grupo seguiría su calendario de trabajo, presentando, semestralmente, reportes de avances a los Mandatarios. La

ASPAN tiene un proceso dinámico y permanente, cuyas metas se piensan lograr de manera continua. (EXTERIORES, 2011)

Esta Asociación ha tenido resultados y avances muy significativos en su agenda de cooperación, y tal como se mencionó anteriormente han sido publicados en documentos. El primer avance fue publicado posterior a la fecha acordada, fue el 27 de Junio 2005, donde se inició el plan de acción para el proceso permanente de la integración de los países. En este plan se tomaron en cuenta varios temas de ambas agendas y se llegó a un acuerdo trilateral sobre los mismos. Se tomaron en cuenta en materia de prosperidad, los servicios financieros, el transporte, la energía, el medio ambiente, la agricultura y alimentos, la salud, entre algunos otros; mientras que en materia de seguridad, se dividió el trabajo en protección de América del Norte, en prevención y respuesta de amenazas internas y externas dentro del territorio de, así como aumentar la eficiencia del flujo seguro de tránsito de bajo riesgo a través de las fronteras compartidas.

Además, los Secretarios y Ministros estuvieron de acuerdo en agilizar el movimiento de personas, bienes y servicios en las fronteras de los tres países, por lo tanto, anunciaron 300 iniciativas para poner en marcha entre 2006 y 2007.

En nuestro país, como en la Agenda para la Prosperidad se incluye como un factor fundamental el aumento en la calidad de vida, se previó como necesaria la participación y opinión de la sociedad y de los sectores público y privado con el objeto de recibir aportaciones que ayuden y faciliten el planteamiento y alcance de las metas registradas, razón por la cual se organizó la creación de los grupos de trabajo temáticos y se planteó la necesidad de la participación de los sectores público y privado, así como de las sugerencias de la sociedad para asegurar la satisfacción de sus necesidades y el planteamiento de nuevas metas y las estrategias para alcanzarlas.

Por otra parte, en Estados Unidos se establecieron, en materia de seguridad y a través del Secretario Chertoff y del Departamento de Seguridad, los grupos de

trabajo sobre amenazas externas en América del norte; fronteras comunes agilizadas y seguras; y prevención-respuesta en América del Norte. En materia de prosperidad, a través del Departamento de Comercio, se establecieron los grupos sobre productos fabricados; energía, alimentos y agricultura; facilitación del comercio; comercio electrónico y tecnologías de la educación y comunicación; transporte; medio ambiente; servicios financieros; y reglas de origen.

Para asegurar los avances y el buen desempeño de estos grupos de trabajo, en dicho país se unirán para trabajar la Secretaria Condoleezza Rice y el Departamento de Estado conjuntamente con los departamentos de Seguridad del Territorio Nacional y de Comercio.

En cuanto a la Alianza Bilateral México-Canadá, se creó un grupo ejecutivo integrado por actores clave y se establecieron cuatro grupos de trabajo en temas de competitividad, capital humano, desarrollo urbano y vivienda. También se creó un grupo de trabajo adicional sobre agronegocios, el cual es parte integral de esta Alianza. Además existe un foro donde se intercambia información relativa a las políticas de cada uno de los países para poder hacer frente a las necesidades económicas y sociales de la sociedad de cada uno de ellos. (García, 2006)

Hablando en iniciativas para la prosperidad de los tres países, las que se ha puesto en marcha son las siguientes:

- El establecimiento de principios comunes para el comercio electrónico para fomentar el desarrollo transfronterizo en América del Norte.
- Liberalización en Reglas de Origen en donde se estima un impacto de 20 mil millones de dólares.
- Mejorar los procedimientos de entrada temporal a profesionistas.
- En materia de salud se llegó a un acuerdo para tener un enfoque armonizado sobre Encefalopatía Espongiforme Bovina (EEB).
- Acuerdo de *Reduced Vertical Separation Minimum* / Reducción de los Mínimos de Separación Vertical, RVSM, en materia de espacio aéreo, con lo que se espera tener rutas más eficientes y la reducción de los costos.

Y en lo que respecta a la seguridad las iniciativas son:

- Establecimiento de un mayor control en la frontera por medio de la Seguridad Pública para reducir los delitos y el inicio del Programa de Procesamiento de Traficantes de Personas.
- Ampliar la infraestructura en Nogales, Arizona para aprobar la construcción de dos nuevas líneas comerciales. (García, 2006)

Los avances en las relaciones a nivel trilateral y bilateral, la Alianza ha coadyuvado como instrumento integrador de esfuerzos y se ha constituido en un mecanismo de acercamiento entre las agencias gubernamentales de los tres países; a nivel interno, ha permitido integrar a las dependencias del mismo ámbito de competencia, aspecto de singular importancia, ya que anteriormente existía una marcada falta de comunicación y aislamiento en la toma de decisiones entre agencias gubernamentales de un mismo país. Así, esta integración, ha abierto la perspectiva y enfoque de distintos sectores gubernamentales. Por otra parte, los funcionarios de los tres países han fortalecido las relaciones existentes, han creado nuevas y han fortalecido las bases para una cooperación continua en la región, así mismo, es un foro regional de discusión que no existía antes y es necesario que concurra, ya que por mucho tiempo México y Canadá sólo habían tenido interlocución con los Estados Unidos, y ahora la tienen México-Canadá, resultando un contrapeso importante ya que ha permitido a ambos países, enfrentar juntos a los Estados Unidos en algunos temas de negociaciones. (Armenta, 2007)

Beneficios del ASPAN

Para México, le permite avanzar hacia la convergencia de las economías de América del Norte, profundizando la integración económica y comercial, la seguridad, y un mayor bienestar para la población.

En virtud de que México está estrechamente vinculado con Estados Unidos y Canadá, la ASPAN representa una fórmula de integración acorde a las

circunstancias particulares de la región, que contribuirá a responder a los retos que presenta la globalización.

Tomando en cuenta que hoy en día el tema de seguridad está intrínsecamente relacionado con los flujos económicos y comerciales, la ASPAN permitirá evitar que las nuevas medidas de seguridad implementadas en la región se conviertan en obstáculos innecesarios al comercio, convirtiendo esta intensa cooperación en una ventaja como región. Esta coordinación ayudará a reducir los costos de transacción y hará que el flujo de bienes y personas entre los tres países sea mucho más fluido.

Los tres países tienen identificados algunos de los resultados concretos que se derivarán de los Grupos de Trabajo, que en conjunto contribuirán a impulsar un mayor crecimiento económico, a incrementar la seguridad y, con ello, la calidad de vida en la región de América del Norte. (EXTERIORES, 2011)

Iniciativa Mérida

A principios del mes de noviembre del año 2008, se dio a conocer, por parte de los gobiernos de México y de Estados Unidos, el Plan Mérida, el cual lo señalaron como un “Nuevo Paradigma para la Cooperación en materia de seguridad”. Este plan considera los siguientes objetivos y medidas que impulsarían el combate al tráfico de drogas:

- Aumentar la eficacia de los esfuerzos en la lucha contra las organizaciones delictivas con el fin de perturbar el tráfico de drogas, armas, actividades financieras y monetarias, así como el contrabando y tráfico de seres humanos.
- Reforzar las actividades de persecución interna en México y en Estados Unidos.
- Ampliar la cooperación bilateral y regional que se ocupa de la delincuencia transnacional.
- Fortalecer la capacidad operativa para combatir el narcotráfico y la delincuencia organizada.

- Aumentar la cooperación en la coordinación e intercambio de información para luchar contra las organizaciones criminales en ambos lados de la frontera. (iniciativamerida.gob.mx, 2012)

La estrategia incluye programas de capacitación y el intercambio en ambos sentidos de los expertos, pero no prevé el despliegue de personal militar de Estados Unidos en México.

La iniciativa se basará en las estrategias nacionales y los esfuerzos en curso entre los organismos encargados de hacer cumplir la ley de ambos países.

La iniciativa Mérida considera la entrega a México de equipo de inspección, escáneres de iones, unidades caninas para las aduanas de México los cuales serán utilizados por la nueva policía federal y los militares; su misión es impedir el acceso de drogas, armas, dinero en efectivo y de personas que se consideren sospechosas.

Tecnologías para mejorar la seguridad de las comunicaciones y los sistemas de apoyo en la recopilación de información, así como asegurar que la información vital sea accesible para la aplicación de la ley penal.

Asesoramiento técnico y capacitación para fortalecer las instituciones de justicia, el exámen de la nueva fuerza de policía, la gestión de los casos de software para rastrear las investigaciones a través del sistema de juicio, las nuevas oficinas de quejas de los ciudadanos y la responsabilidad profesional, así como el establecimiento de programas de protección de testigos y helicópteros y aviones de vigilancia para apoyar las actividades de comunicación y la rápida respuesta operacional de los organismos encargados de hacer cumplir la ley en México.

Todo lo anterior es producto de las negociaciones llevadas a cabo por los mandatarios de México y Estados Unidos en Mérida, Yucatán. La solicitud de apoyos económicos para el combate al crimen organizado fue una solicitud del Centro de Investigación de Seguridad Nacional (CISEN).

Esta iniciativa fue confirmada en el proyecto de presupuesto de emergencia enviada por el presidente George Bush al Congreso, cuyo contenido mayoritariamente está destinado al rubro de financiamiento para la guerra en Iraq y Afganistán y el fortalecimiento de la seguridad nacional: 500 millones de dólares para México y 50 millones de dólares para los países centroamericanos, apoyos sin precedentes en sus esfuerzos de cooperación para abordar las amenazas comunes de las naciones por la lucha contra la delincuencia trasnacional y el tráfico de droga. (Santos, 2009)

Este plan se vincula con la ASPAN, ya que parte de una codificación de esta Alianza, y es un buen conducto para poner en práctica lo establecido en el plan, ya que es un espacio de toma de decisiones en materia de seguridad para México y Estados Unidos.

Controversia de la ASPAN

La mayoría de los temas relacionados dentro de esta Alianza son conceptos económicos, diplomáticos, civiles y políticos, donde participan tanto el sector público como el privado. Sin embargo, para Estados Unidos, esta alianza puede ayudar a discutir temas militares aún y cuando no haya temas substantivos de defensa y seguridad mutua. (Studies, 2006)

Según investigaciones de distintos autores, el tema de esta Alianza entre los países del Norte no tiene un seguimiento adecuado de las personas involucradas, además de que no se sabe en sí el alcance que puede tener o está teniendo esta Alianza.

Existe la percepción de falta de organización y falta de rumbo en el escenario burocrático. La multiplicidad de actores y los muy variados temas provocan la interacción de diversas autoridades de diferente naturaleza, que en lugar de contribuir a la comunicación y el diálogo con sus interlocutores naturales generan desconfianza y confusión.

No se sabe a ciencia cierta el compromiso real de Estados Unidos, tanto de impulsar acciones específicas de desarrollo en la región como respecto a la iniciativa en su conjunto. Canadá y México saben que Estados Unidos es capaz de anteponer su interés nacional a cualquier acuerdo o convenio preestablecido.

En distintos documentos y publicaciones mencionan a la ASPAN como un peligro para México, puesto que no existe nada claro de los beneficios reales de esta integración, así como que no se le está dando el seguimiento adecuado ni existen actualizaciones sobre el trabajo que se está realizando, y de los logros que se estén obteniendo.

CAPITULO III. AGENDAS DEL ASPAN

En la creación de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte, se establecieron dos agendas de trabajo, la primera denominada y enfocada a la Calidad y Prosperidad de Vida y la segunda agenda referente a la Seguridad tanto de la sociedad como de los tres países en general; estos dos planes de trabajo tienen el fin de alcanzar los objetivos establecidos los cuales se pueden sintetizar en que mediante un esfuerzo trilateral se busca aumentar la seguridad, la prosperidad y la calidad de vida de la sociedad de cada uno de las naciones que participan en la alianza. Asimismo, la Alianza contribuirá a enfrentar los retos económicos y de seguridad de los tres países.

Agenda de Calidad y Prosperidad de Vida

En esta agenda de trabajo se busca promover el crecimiento y competitividad de las industrias de América del Norte frente a los mercados globales, así mismo ampliar las oportunidades de trabajo, desarrollo y crecimiento de la población, mediante estándares elevados de educación, salud y seguridad; esto con el fin de mejorar la calidad de vida de la sociedad.

Uno de los fines también de esta agenda es ayudar a los sectores económicos de los países mediante distintos aspectos como lo es el aumento de la productividad, reducir los costos del comercio y mejorar la calidad de vida.

Aumento de Productividad

En este aspecto se hace referencia a la reducción de costos para empresas, productores y los consumidores de los tres países, así como maximizar el comercio de bienes y servicios a través de eliminación de requisitos redundantes de pruebas y certificación para pasar la aduana, aquí se puede referir a solo utilizar ciertos requisitos, los cuales se deberán presentar en todas las aduanas por igual; mantener una compatibilidad de regulaciones y normas, esto quiere decir que la salida de la mercancía de un país sea igual que la entrada a otro país.

También existe un aspecto de colaboración sectorial con el fin de facilitar los negocios entre empresas de América del Norte. Se busca implementar nuevos mecanismos para incrementar la competitividad de todas las industrias y en sectores importantes como lo es el automotriz, el del acero, el energético y entre otros mantener una cooperación de intercambio de información.

En especial en el sector energético, se busca fortalecer los mercados colaborando con apego a marcos jurídicos, incrementar la oferta confiable de energía con el fin de satisfacer las necesidades de las cada uno de los países, también se comprometen los tres países a dar facilidades de inversión en infraestructura energética, así como actualizar y hacer más eficientes las regulaciones y el uso de tecnología.

Un aspecto importante para el aumento de productividad de los países es el aumento de seguridad y eficiencia del transporte de los países, de tal manera en esta agenda de trabajo también buscan ampliar el acceso a mercados, facilitando el paso por la aduana, creando carriles especiales multimodales y reduciendo los congestionamientos y los cuellos de botella fronterizos que inhiben el crecimiento y amenazan nuestra calidad de vida. Un ejemplo de ello es ampliar los acuerdos sobre transporte aéreo, aumentar la capacidad del espacio aéreo, iniciar el proceso para establecer un Convenio sobre Seguridad Aérea, lanzar iniciativas en materia de tecnologías de la información para fronteras inteligentes, asegurar la compatibilidad de las regulaciones y normas en áreas tales como estadísticas, auto transporte y seguridad ferroviaria, y, en colaboración con las jurisdicciones competentes, establecer mecanismos para mejorar la planeación de la infraestructura carretera, incluyendo un inventario de infraestructura de transporte fronterizo en los principales corredores, e incorporando instrumentos de financiamiento público-privado para proyectos fronterizos. (Exteriores, 2005)

Se busca también aumentar el flujo de capitales, inversiones y oferta eficiente de servicios financieros en los tres países de América del Norte. Un ejemplo de esto es facilitar el acceso electrónico transfronterizo a las bolsas de valores sin poner en riesgo la protección de los inversionistas.

Y así como se busca el crecimiento y desarrollo de las industrias también es considerado importante el desarrollo del capital humano, el cual se pretende que exista un flujo del mismo entre los países, en consecuencia de esto se crearan alianzas en materia de educación superior, ciencia y tecnología.

Reducir los costos del Comercio

En el aspecto anterior ya se mencionaba algo respecto a la eliminación de requisitos y una estandarización de normas y regulaciones, pues bien la aplicación de esto generara un movimiento eficiente de bienes y servicios entre países, lo que busca la alianza además de lo anterior es que se reduzcan los costos de transacción en el comercio de bienes, obtener un trato libre de aranceles conforme a lo establecido al TLCAN, incluso se busca reducir los costos asociados a las reglas de origen de los bienes comercializados entre los países de América del Norte. Cada país debe implementar procedimientos que hagan efectiva la modificación de las reglas de origen.

Se busca darle a las empresas de los tres países la mejora de su cadena de suministro mediante la presentación de más opciones estratégicas de negociación multilateral y armonización de las diferencias mínimas en aranceles externos que ayuden a mejorar la competitividad de las empresas y la reducción de costos. Esto se enlaza con la facilitación del movimiento de personas entre los países con el fin de generar negocios y estudiar la manera de reducir impuestos y derechos que se aplican entre entrada y salida de los países.

Mejora la Calidad de Vida

En este aspecto importante de la agenda de Calidad y Prosperidad de Vida no solo se trabaja en aspectos de educación, trabajo y salud, sino también se muestra la responsabilidad de los países con el medio ambiente, por tal razón se busca ampliar la cooperación para disminuir la contaminación y aumentar regulaciones que protejan los ecosistemas de los países. Va desde proteger aguas y mares, hasta aire y tierra.

Con lo anterior se pretende crear una oferta de alimentos agrícolas, obviamente más confiable y segura, ya que los productos deberán estar certificados de que se han obtenido mediante procedimientos libres de contaminantes y que pueden ser consumidos por la sociedad. Los países buscan que se mejoren los laboratorios y exista una cooperación en el intercambio de información referente a todos los procedimientos y métodos de laboratorio que se usan para comprobar la sanidad de los productos. Se pretende que exista la aplicación de tecnología y el desarrollo de regulaciones de reaccionadas con la biotecnología. Lo anterior con el fin de mantener un control, vigilancia, prevención de enfermedades infecciosas que puedan atentar contra la salud de la sociedad.

Así mismo se busca apoyar a la población de escasos recursos a mejorar su salud y desarrollar iniciativas para mostrar a la sociedad la importancia del cuidado de la salud y la prevención de enfermedades.

Las iniciativas en materia de prosperidad puestas en marcha son:

- El establecimiento de principios comunes para el comercio electrónico para fomentar el desarrollo transfronterizo en América del Norte;
- Liberalización en Reglas de Origen en donde se estima un impacto de 20 mil millones de dólares;
- Mejorar los procedimientos de entrada temporal a profesionistas;
- En materia de salud se llegó a un acuerdo para tener un enfoque armonizado sobre Encefalopatía Espongiforme Bovina (EEB); y Se acordó el *Reduced Vertical Separation Minimum* / Reducción de los Mínimos de Separación Vertical, RVSM, en materia de espacio aéreo, con lo que se espera tener rutas más eficientes y la reducción de los costos. (García, 2006)

Agenda de Seguridad

A diferencia de la agenda de prosperidad, la agenda de trabajo referente a la Seguridad tiene como objetivo proteger mejor a los países de América del Norte, así como asegurar el tráfico eficiente de viajeros y mercancías legales a través de las fronteras. Para que lo anterior sea posible los tres países trabajarán en

conjunto para garantizar la aplicación de los más altos estándares de seguridad regional, así como también agilizar y hacer más eficientes los procesos fronterizos, para esto tienen tres áreas prioritarias de trabajo las cuales a su vez tienen subdivisiones y continuación se presentan..

Protección de América del Norte contra amenazas externas

Seguridad para viajeros de alto riesgo: En esta área de trabajo se pretende desarrollar una estrategia de seguridad entre los países, enfocada a los viajeros, de tal manera que exista una inspección a la entrada y salida de los países, esto con el fin de crear un sistema para el intercambio y almacenamiento de información de criminales de alto riesgo y terroristas, para que en caso de que entren por cualquiera de los tres países identificarlos inmediatamente. Así mismo brindar más seguridad a las personas que viajan a los países de la Alianza.

Seguridad para Carga: Desarrollar y crear métodos de inspección para bienes y carga, ya sea previos a la entrada o salida de cualquiera de los tres países de la Alianza, esto con el fin de identificar mercancía sospechosa o de riesgo para la sociedad. Para esto se van ampliar funciones y dar más permisos de las asociaciones público-privadas que ofrecen certificaciones en los tres países, de las cuales podemos mencionar C-TPAT, PIP, BASC y Carril FAST, éstas sirven para acelerar el flujo de bienes y cargamentos entre los países de la Alianza, así como también ayuda a salvaguardar las cadenas de abastecimiento de productos provenientes de otros continentes.

Bioseguridad: En este aspecto se pretende desarrollar un mecanismo de intercambio de información entre los países para prevenir, detectar y reaccionar ante amenazas ya sean naturales o intencionales y que puedan afectar a la salud pública, al sector alimentario y agrícola. También ampliar los sistemas de control y monitoreo de las importaciones principalmente de alimentos, ya sea entre los países u otros países del continente.

Prevención y respuesta a amenazas dentro de América del Norte

Seguridad Aérea: Crear un sistema entre los tres países para tener un control de pasajeros, equipajes y cargamentos que se trasladen por este medio, este sistema será válido no solo entre los países de América del Norte, sino también en cualquier otro país del continente, siempre y cuando los pasajeros, equipajes y cargamentos sean procedentes de la región del Norte, esto con el fin de evitar más revisiones y atrasos.

Seguridad Marítima: Crear un mecanismo de intercambio de información referente a las amenazas, vulnerabilidades y riesgos del transporte marítimo y de los puertos receptores, esto con el fin de prevenir y saber cómo reaccionar ante lo que pueda ocurrir.

Amenazas Transnacionales: En este aspecto se busca reforzar la cooperación entre los países para la lucha en contra amenazas criminales, ya sea por narcotráfico o terrorismo. Esto con el fin de evitar el contrabando de mercancías, drogas ilegales, así como el tráfico de personas en fronteras. El objetivo principal de esta colaboración es garantizar la seguridad la sociedad de las tres naciones.

Lucha contra el Terrorismo: Principalmente se busca garantizar un intercambio de información y una cooperación entre los países para luchar en contra de actividades propias del terrorismo.

Protección de infraestructura crítica: Creación de estrategias entre los países para la protección de las infraestructuras en áreas determinadas, esto en caso de amenazas y ataques terroristas transfronterizos o desastres nacionales. También se pretende una coordinación de planes de respuesta ante alguna emergencia.

Aumentar la eficiencia del flujo seguro de tránsito de bajo riesgo a través de fronteras compartidas

Zonas aeroportuarias libres de inspección: Ampliar el número de aeropuertos en los tres países que cuenten con líneas migratorias y aduaneras para pasajeros,

equipajes y cargas pre-probados de origen. Esto con el fin de agilizar entrada y salida en fronteras y aumentar el flujo de personas y cargas.

Reducción de tiempos de espera: Se pretende generar un acceso más fácil para viajeros y carga de riesgo bajo, mediante programas de líneas FAST, NEXUS y SENTRI, así como también ver la posibilidad de crear nuevos programas con el mismo fin, así como también evaluar la posibilidad de facilitar el cruce de cargamentos por FAST de un lado a otro de la frontera sin necesidad de detenerse.

Uso de tecnología de punta: Aquí se hace referencia a la continua actualización de equipos que se utilizan en las fronteras, con el fin de alcanzar las metas de seguridad y que el flujo de personas y bienes sea eficiente.

Las iniciativas en materia de seguridad puestas en marcha son:

- Establecimiento de un mayor control en la frontera por medio de la Seguridad Pública para reducir los delitos y el inicio del Programa de Procesamiento de Traficantes de Personas; y
- Ampliar la infraestructura en Nogales, Arizona para aprobar la construcción de dos nuevas líneas comerciales. (García, 2006)

CAPITULO IV. SEGURIDAD PARA CARGA.

Vivimos en un mundo globalizado, donde la interacción comercial entre países va en aumento, por tal razón es de esperarse que en los mercados internacionales existan exigencias de calidad en productos y servicios, ya que no todos los mercados son iguales.

En el mundo podemos encontrar organismos especializados en la normalización que las empresas deben cumplir para que su producto y/o servicio sea considerado con un nivel más elevado en calidad y presentación. Gracias a ellos, el comercio entre países se ha abierto más ya que las certificaciones ayudan a eliminar restricciones que probablemente afectaban el comercio.

“En el pasado, los organismos nacionales de normalización eran instituciones gubernamentales o privadas, diseñadas de alguna manera para proteger a la industria nacional, con normas hechas localmente y a la medida de cada país. El papel de los Organismos Nacionales de Normalización era reducido en cuanto a su alcance, por la sencilla razón de que las normas no tenían un destacado papel en el desarrollo de la economía del país y el mercado local estaba cerrado a la competencia externa”. (SicaNews, 2010)

Importancia de las Certificaciones

En la actualidad, el hecho de que una empresa sea certificada es una clave importante para que su presencia en el mercado sea fuerte y que se desenvuelva competitivamente en la industria o sector al que se dedique, y así puedan cumplir con los objetivos que se tengan. Las exigencias del mercado en el mundo cada día se van incrementando, por lo tanto el tener el título de “Empresa Certificada”, cualesquiera que sean las certificaciones que tenga, le da una presencia más competitiva y brinda más seguridad a los enlaces comerciales que se pretendan hacer y fortalecen los que ya tienen.

Dejando un poco de lado la imagen que brinda ser una empresa con certificaciones y sin restarle importancia, debemos mencionar que los beneficios

de ser una empresa certificada son múltiples, ya que se pueden obtener beneficios económicos o para la operación de la empresa.

Las certificaciones cada una por si solas brindan un conjunto de beneficios a las empresas para mejorar sus procedimientos de cadenas de suministro y se tienen un control más específico de entregas y despachos de mercancías. Ejemplo de algunos de los muchos beneficios que se obtienen, viéndolo desde un punto económico el simple hecho de abrirse mercado en otro país, le genera ventas y reconocimiento tanto de la empresa como del producto o servicio que ofrezca. Desde lo operacional, se pueden obtener beneficios en trámites y despachos aduaneros, o en el transporte y el desarrollo de su cadena de suministro.

A continuación se describirá una de las certificaciones que se encuentra en auge principalmente en el comercio México- Estados Unidos – Canadá, como lo es la Certificación de Asociación Aduanas-Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT)*, a su vez podremos conocer que a través de ella se deslindan dos importantes certificaciones como lo es la certificación de Carril Exprés Comercio, Libre y Seguro (FAST: *Free and Secure Trade*)* y la Coalición Empresarial Mundial contra el Contrabando (BASC)*⁷.

⁷ * Por sus siglas en Inglés.

Asociación Aduanas – Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT)

Como se ha visto en capítulos anteriores, esta certificación surgió a partir de la creación de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad para América del Norte, debido a que desde el año del 2001 la lucha contra el terrorismo principalmente en Estados Unidos, se ha vuelto una prioridad, por lo tanto las Aduanas y Vigilancia Fronteriza (CBP)⁸, decidieron desarrollar esta certificación para tener un control sobre las mercancías que entran al país.

Esta Iniciativa por parte del gobierno Americano se hizo conjuntamente entre el gobierno de EE.UU, más preciso las Aduanas y las empresas privadas, con el fin de fortalecer las relaciones comerciales y la seguridad en los procesos de las cadenas de suministro global y de las fronteras ((CBP)).

Definición CTPAT.

La certificación C-TPAT se puede definir como un programa voluntario en el que todas las entidades participantes en la cadena de suministro de importación deben cooperar con las aduanas de EE.UU. es decir, se reconoce que las aduanas pueden proporcionar el máximo nivel de seguridad, sin embargo debe existir una cooperación entre empresas, importadores, transportistas, agentes, operadores de almacén, fabricantes, y otros agentes que participen en el comercio. Por lo tanto las Aduanas piden a las empresas garantizar las buenas prácticas administrativas y la integridad de sus procesos de seguridad dentro de su cadena de suministro, así mismo deben cumplir con las leyes comerciales que se requieran. Para que las empresas puedan ser certificadas por las aduanas de EE.UU y reconocerlos como miembros del C-TPAT se hacen revisiones de procedimientos de seguridad y aplicación de los acuerdos de seguridad mejorados, esto se explicará más adelante.

⁸ Por sus siglas en inglés Customs & Border Protection Bureau (Buró de Aduanas y Protección Fronteriza)

Empresas a las que va dirigida la certificación C-TPAT.

Las empresas mexicanas que pueden ser miembros y obtener esta certificación son principalmente las empresas de manufactura, los transportistas, operadores logísticos⁹ y transfer.

La certificación está disponible para:

- Agentes (Licenciados en Estados Unidos)
- Marítimas de Estados Unidos.
- Consolidadores de carga aérea, OTI y NVOCCS.¹⁰
- Fabricantes foráneos
- Importadores
- Transportistas aéreos.
- Transportistas ferroviarios (únicamente frontera de E.U.A)
- Transportistas marítimos.
- Transportistas terrestres E.U.A – Canadá.
- Transportistas terrestres E.U.A – México

(COFOCE, 2007)

Regulación de la Certificación C-TPAT

Como esta certificación fue propuesta e implementada por el Gobierno de los Estados Unidos y el departamento de Seguridad Nacional, es el Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza (*Customs & Border Protection Bureau*) el encargado de regular esta certificación. El CBP por sus siglas en inglés es uno de los departamentos más grandes y complejos de Seguridad Nacional de Estados Unidos, su misión prioritaria es mantener amenazas (terroristas y sus armas) fuera de los EE.UU. También tiene la responsabilidad de asegurar la frontera y facilitar el comercio legítimo y los viajes internacionales mientras que se refuerzan cientos de leyes y regulaciones de EE.UU., incluida la inmigración y las leyes de drogas.

⁹ Esos fueron incluidos a partir de enero del 2009.

¹⁰ Por sus siglas en inglés, Intermediario de Transporte Marítimo (OTI) y Transportador y consolidador marítimo de carga (NVOCC)

Reconocimiento Mutuo

Si bien Estados Unidos implemento la certificación para hacer una cadena de suministro más segura para las empresas, México debía crear e implementar también una certificación que fuera de la mano con la certificación C-TPAT.

Para enero del 2012 comenzó a operar en México el “Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC)” , como evolución del esquema de empresas certificadas ya existentes desde 2002, incorporando el componente de seguridad basado en estándares internacionales propuestos por la Organización Mundial de Aduanas y el propio C-TPAT.

Al igual que el programa C-TPAT, el NEEC es un programa de participación voluntaria diseñado en coordinación con el sector privado, con el objetivo de incrementar la seguridad en la cadena de suministros de comercio exterior. A las empresas que cumplen con los estándares establecidos se les otorgan beneficios tales como acceso a los carriles exclusivos Exprés y FAST para un despacho expedito de cargamentos, áreas de inspección dedicadas en las aduanas y otros. (SAT, 2012)

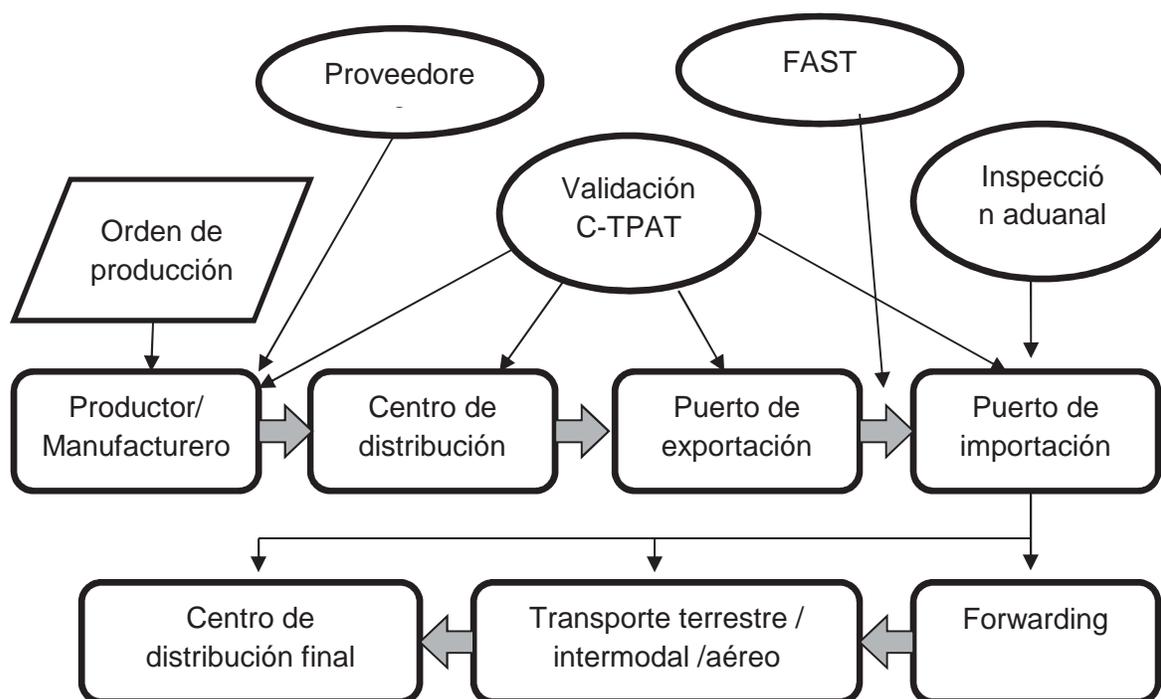
A partir de la entrada en vigor del NEEC se han certificado 96 empresas y están en proceso de validación 178 solicitudes más. Actualmente el NEEC certifica empresas manufactureras, maquiladoras, productoras, comercializadoras, tanto importadoras como exportadoras, y próximamente se incluirán transportistas y agentes aduanales. Más de 50% de las empresas que han solicitado su inscripción en el NEEC, han sido certificadas por C-TPAT.

El 18 de enero del 2013 se firmó en Washington DC, un Plan de Acción hacia el Reconocimiento Mutuo entre sus respectivas certificaciones NEEC y C-TPAT, este plan se implementará durante los próximos dos años y busca facilitar los procesos de adhesión de empresas de ambos países a las certificaciones anteriormente mencionadas ya que, una vez alcanzado el nivel de reconocimiento mutuo y cumplidos los requisitos correspondientes, a las empresas participantes de uno se les reconocerá como participantes de la otra certificación, de este modo se busca impulsar un comercio más seguro y facilitar el cruce de mercancías en la frontera.

(SAT, Firman SAT y CBP Plan de Acción hacia un reconocimiento mutuo entre los programas NEEC -CTPAT, 2013)

Meta y estadísticas del C-TPAT

La principal meta del C-TPAT es crear una cadena de abastecimiento más segura y eficiente entre los socios comerciales, en el siguiente diagrama se presenta un ejemplo de esto. (COFOCE, 2007)



A continuación se presenta una tabla que representa el momento de cada tráfico por auto transporte a través de las aduanas Americana y Mexicana en el periodo Noviembre 2001 – Mayo 2007.

| FRONTERA E.U.A | FRONTERA MÉXICO | De E.U.A a México | De México a E.U.A |
|-----------------------|---------------------------|---------------------|--------------------|
| Laredo, Texas | Nuevo Laredo, Tamaulipas | \$ 161,080,900,1564 | \$ 201,373,417,718 |
| El paso, Texas | Cd. Juárez, Chihuahua | \$ 95,092,694,128 | \$ 129,201,970,930 |
| Otay Mesa, California | Tijuana, Baja California | \$ 50,183,389,656 | \$ 79,914,943,621 |
| Hidalgo, Texas | Reynosa, Tamaulipas | \$ 38,310,038,974 | \$ 52,967,777,310 |
| Nogales, Arizona | Nogales, Sonora | \$ 21,862,650,332 | \$ 38,749,816,499 |
| Calexico, California | Mexicali, Baja California | \$ 22,690,773,260 | \$ 31,523,338,906 |
| Brownsville, Texas | Matamoros, Tamaulipas | \$ 28,690,818,641 | \$ 27,505,893,986 |
| Eagle Pass, Texas | Piedras Negras, Coahuila | \$ 9,527,853,508 | \$ 13,232,531,584 |
| Del Río, Texas | Villa Acuña, Coahuila | \$ 7,637,900,362 | \$ 8,527,507,062 |

| | | | |
|-------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Sta. Teresa, New México | San Jerónimo, Chihuahua | \$ 2,000,226,087 | \$ 4,085,398,123 |
| San Luis, Arizona | San Luis, Sonora | \$ 1,810,716,339 | \$ 3,604,867,654 |
| Douglas, Arizona | Agua Prieta, Sonora | \$ 1,722,848,072 | \$ 3,155,240,179 |
| Tecate, California | Tecate, Baja California | \$ 2,746,684,438 | \$ 3,076,597,252 |
| Río Grande City, Texas | Ciudad Camargo, Tamaulipas | \$ 550,571,846 | \$ 791,430,106 |
| | TOTAL | \$ 443,908,067,207 | \$ 588,710,730,930 |
| Fuente: | (COFOCE, 2007) | | |

Con la información anterior se puede concluir la importancia que tiene el tráfico de la frontera Estados Unidos – México, por lo cual es necesario fomentar y aplicar nuevos mecanismos de control de seguridad para el intercambio de mercancías entre ambos países, como lo es la certificación C-TPAT.

Para abril del 2012 había 10,276 miembros certificados de los cuales (Ochoa, 2012):

- 4,412 Importadores (44%) / 315 Tier III
- 2,824 Transportistas (27%)
- 1,098 Manufactureros Extranjeros (10.5%)
- 864 Agentes de Aduanales (8.47%)

El CBP cuenta con siete oficinas regionales:

- Herndon, Virginia
- Miami, Florida
- Buffalo, New York
- Los Angeles, California
- Newark, New Jersey
- New York, New York
- Houston, Texas

Proceso de obtención de la Certificación C-TPAT

Inicialmente el proceso para la aplicación de la certificación era por medio telefónico y asesoría en línea con el CBP (Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza, por sus siglas en inglés) se tenía que suscribir un Memorándum de Entendimiento (MOU), el tiempo para completar la información requerida para poder aprobar o no la certificación era largo y el tiempo de respuesta también ((CBP)). Recientemente en el año 2010 se implementó un nuevo proceso de aplicación, más rápido y menos complejo, este nuevo proceso por medio de internet permitiría dar de alta nuevas empresas interesadas en la certificación, mantener en constante actualización la información de las empresas, mantener un perfil de seguridad de la cadena de abastecimiento “en vivo” que se pueda poner el día, actualizado y re-certificado anualmente; tener un contacto directo, personalizado y oportuno con asesores del CBP y especialistas C-TPAT, así como recibir información importante y alertas acerca de la seguridad de la carga, entre otras cosas. (COFOCE, 2007)

Por lo anterior, es necesario que los que quieren obtener esta certificación cumplan con:

1. Atender la evaluación integral de seguridad aplicando directrices de seguridad a través de internet.
2. Subir la información de la empresa al portal de internet para la comunicación y aplicación del programa CTPAT, ese portal es un significativo avance en la evolución del programa, realza la seguridad y mejora el proceso de comunicación con los participantes en el programa.
3. El uso del portal es obligatorio para las empresas que deseen aplicar al programa o ya se encuentren inscritas, esto con la finalidad de asegurar que la información este actualizada y crear un proceso uniforme

Pasos importantes para el proceso de aplicación a C-TPAT

- a) Perfil general de la empresa y alta en el portal C-TPAT.
- b) Análisis de su cadena logística.
- c) Perfil de seguridad

d) Solicitud en línea.

A continuación se detalla cada uno de los incisos anteriores.

a) *Perfil general de la empresa y de alta en el portal C-TPAT*¹¹.

Los participantes de C-TPAT y los miembros certificados deben registrarse en el sitio oficial de internet de la certificación, para esto deben de declarar toda la información importante de la empresa, así como una descripción detallada de su actual perfil de seguridad de la cadena de suministros.

La cuenta que se le crea a la empresa se puede modificar solamente por el punto de contacto, por sus siglas en inglés *Point of Contact (POC)*, de la empresa y al menos uno de los contactos debe ser ejecutivo de la empresa, con una dirección válida de email registrada en la base de datos del CBP. Esta dirección de e-mail será usado como identificación a la hora de acceder al portal, el punto de contacto principal de la empresa, será autorizado para crear una cuenta y poder acceder.

El punto de contacto de la empresa podrá agregar a usuarios adicionales para el acceso a la cuenta del portal de seguridad C-TPAT de su compañía. Cada usuario asignado requerirá tener una cuenta de correo válida y crear una contraseña única para poder acceder.

El acceso a toda la información de la empresa participante será considerado como confidencial para el CBP y no será compartida al menos que sea autorizado por el punto de contacto de la empresa, ya que sin ésta autorización el CBP no compartirá ninguna información con ninguna otra agencia federal ((CBP)).

La empresa se compromete poner al día y mantener varias secciones del perfil actualizado, entre ellos el perfil de seguridad, en caso de que el participante C-TPAT no pueda poner al día su información referente a su perfil de seguridad, el CBP lo dará de baja y todos los beneficios del programa, incluyendo la revisión rápida que procesa y libera las mercancías para el cruce rápido es decir el acceso el uso del carril exprés (FAST), le serán retiradas y requerirían que la compañía re-aplique para el programa C-TPAT nuevamente.

¹¹ Página de acceso C-TPAT <https://ctpat.cbp.dhs.gov/Login.aspx?ReturnUrl=%2f>

b) Análisis de su cadena logística.

En este caso la empresa debe de hacer una revisión interna de su cadena de abastecimiento. El CBP sugiere criterios de seguridad para su empresa durante ésta revisión. La empresa deberá evaluar la seguridad interna de sus plantas, oficinas y patios o almacenes de operaciones, esto también incluye verificar la cadena de abastecimiento desde su origen hasta el cliente final en Estados Unidos, incluyendo agentes, transportistas y los demás que se encuentren dentro de su cadena logística, también se requiere que informe a sus proveedores acerca de que su empresa tiene la intención o está en proceso de aplicación al programa C-TPAT.

En el resultado de su revisión se encontrarán su puntos débiles y riesgos, donde se encuentren debilidades de su empresa tomará las acciones apropiadas para corregirlas, con esto podrá incluir el reemplazar compañías en su cadena de abastecimiento cuando no califiquen al aplicar a C-TPAT o a los estándares de seguridad de su empresa.

Es importante resaltar que las empresas deben estar conscientes de que existe la posibilidad de que tengan que invertir en equipo de seguridad, tecnología, personal de seguridad, cerca o bardad para fortalecer su seguridad.

c) Perfil de seguridad

El perfil de seguridad es la información que será archivada por el CBP, el cual describe que tan segura es su empresa y su cadena de suministro bajo los estándares C-TPAT. Este perfil también explica cuales medidas se deberán de tomar para fortalecer la seguridad.

d) Solicitud en línea.

Es importante mencionar que la empresa tiene 60 días para completar el perfil general y el de seguridad para poder enviar la información para que sea valorada.

Cuando el CBP revise el perfil de seguridad de la empresa no buscará errores o infracciones, ya que el C-TPAT es un programa basado en la “buena fé”, por lo tanto es recomendable que se considere que el CBP es una agencia

gubernamental y si en algún momento sospecha que deliberadamente la información es sospechosa o que se cometió algún tipo de infracción intencional al momento de elaborar su perfil, entonces su empresa será revisada minuciosamente.

Es importante que la empresa tenga en cuenta que al momento de subir y mandar el perfil de seguridad a través del portal del CBP, la empresa adquiere derechos y obligaciones; por esta razón, es recomendable que al implementar el programa se recurra alguna asesoría jurídica o de expertos en la materia ya que, aunque los criterios no obligan hacer inversiones específicas en ningún rubro, en particular, se requiere experiencia profesional para establecer controles adecuados a los procesos del negocio.

En caso de que la empresa no cumpla con las normas de seguridad del programa C-TPAT dará lugar a la suspensión o al retiro de la certificación C-TPAT y de las ventajas y beneficios asociados. Los beneficios se pueden reinstalar después de comprobar que las deficiencias identificadas han sido corregidas de conformidad con lo estipulado en las directrices.

El CBP tiene 90 días para dar respuesta a la solicitud y dar las recomendaciones pertinentes, la certificación dura un año, con opción de renovarse.

Criterios y recomendaciones mínimas de seguridad

En las aduanas americanas se tienen criterios de seguridad y se presentan como las bases fundamentales a ser utilizadas por los fabricantes extranjeros para establecer prácticas de seguridad eficaces que optimicen el rendimiento de la cadena de suministro y mitiguen el riesgo de pérdida, robo y paso de contrabando e instrumentos de terrorismo por parte de terroristas a la cadena de suministro mundial. *“El miembro de la comunidad garantiza la seguridad de su cadena de suministro ajustando su comportamiento a los estándares”.* ((CBP))

Para la certificación C-TPAT, la CBP divide la seguridad de abastecimiento en criterios importantes, estos criterios depende del tipo de empresa que quiera

aplicar a la certificación, ya sea empresas manufactureras/fabricantes, empresas de transporte de carretera.

Criterios para empresas Manufactureras/ Fabricantes

Anteriormente los criterios eran siete y a partir del 20 de agosto del 2006, los nuevos criterios para empresas manufactureras/fabricantes se comenzaron a implementar y se dividieron en ocho secciones las cuales se detallan a continuación:

1. Requisitos para los socios de negocio (Clientes y Proveedores)

Las empresas deben de tener por escrito procesos verificables para la selección de socios de negocio o clientes incluyendo, transportistas, otros fabricantes y proveedores (refacciones, materia prima, etc).

Para los socios de negocio elegibles para aplicar al programa o que ya se encuentren certificados C-TPAT, como transportistas, consolidadores, puertos, terminales, etc., el fabricante deberá de solicitar información y archivarla e indicar si estos socios de negocio son o no certificados C-TPAT.

Para los socios de negocio o proveedores que no son elegibles para el programa C-TPAT manufacturero deberá de requerir de ellos que demuestren que cuentan con algún programa de seguridad, si tienen o están por aplicar los criterios C-TPAT o si no tienen ningún programa en su momento deberán confirmarlo por medio de un escrito y un ejecutivo o socio de negocio deberá validar la información, además deberá anexarse una declaración escrita del socio del negocio que demuestra su conformidad con criterios de seguridad C-TPAT o proporcionando un cuestionario de seguridad, el cual se basa en un proceso documentado de la evaluación de riesgo; los socios de negocio elegibles deben ser verificados por el manufacturero/fabricante de que cumple con la conformidad con criterios de seguridad C-TPAT.

Las empresas deben asegurar que sus socios de negocio desarrollen procesos y procedimientos coherentes con los criterios de la seguridad C-TPAT para aumentar la integridad del embarque en el punto de origen, ensamble o fabricación. Las revisiones periódicas de los procesos y las instalaciones de los socios de negocio deben ser realizadas basados en el riesgo y deben mantener los estándares de seguridad requeridos por la empresa.

En lo que se refiere a los embarques que van hacia Estados Unidos, las empresas deberán monitorear a los transportistas C-TPAT o si estos subcontratan a otras líneas que no estén certificados pero que cumplan con los criterios C-TPAT. La empresa es responsable de cargar las cajas y contenedores, por tal razón, ellos deben trabajar en conjunto con el transportista para asegurar que existen procedimientos de seguridad y controles implementados en el lugar donde se cargan los materiales.

2. Seguridad de contenedores y remolques (Equipo de transporte)

Debe existir un cuidado en vehículos, ya sean tractores, remolques/tráilers, semirremolques, etc. Esto es con el fin de protegerlos contra algún problema o inconveniente de mal uso o de transportar mercancía no adecuada al transporte.

Se debe realizar una inspección en los vehículos utilizando listas de verificación, cada chofer debe estar capacitado para realizar las inspecciones del vehículo que utilice, esto con el fin de identificar fallas en el vehículo antes de que salga al tránsito. La empresa debe optar por un registro de los vehículos para tener un mayor control del manejo y uso que se tenga. Estas inspecciones debe realizarse de manera sistemática y completarse al entrar y salir del patio donde se encuentre el vehículo, así como en el último punto de carga antes de llegar a la frontera de Estados Unidos, esto ayuda a contrarrestar cualquier procedimiento que se haya hecho mal por alguna otra persona que no sea el chofer, cada inspección debe ser documentada y analizadas en caso de que existieran anomalías.

La integridad de los contenedores y remolques deberán de mantenerse para proteger la carga contra la introducción de material no autorizado y/o personas. En el lugar de origen o de carga, deberán de existir procedimientos para sellas apropiadamente y mantener la integridad de los contenedores y remolques. Un sello de alta seguridad debe ser puesto a todos los contenedores y remolques cargados y que vayan dirigidos hacia Estados Unidos. Todos los sellos deben cumplir o exceder la norma ISO/PAS 17712 que es un estándar para sellos altos de seguridad.

Inspección de contenedores: Deberán de existir procedimientos para verificar la integridad física de la estructura del contenedor o remolque antes de cargarlo, con la finalidad de asegurar la confiabilidad de los mecanismos de fijación o cierre de las puertas. Se recomienda un proceso de inspección de siete puntos para todos los contenedores o remolques, los cuales se enuncian a continuación:

- Pared frontal.
- Pared izquierda
- Pared derecha.
- Piso.
- Cielo interior y techo.
- Puertas interiores y exteriores.
- Exterior y por debajo de los ejes largueros.

Inspección de tráilers o remolques: El procedimiento de inspección en este caso será para verificar la integridad física de la estructura y de los sistemas que cierran las puertas antes de cargarse. Se recomienda un proceso de cinco puntos para la revisión de todo el equipo, los cuales se enuncian a continuación:

- Área de la 5ta. rueda, compartimientos naturales y patines.
- Exterior, áreas frontales y laterales.
- Detrás de la cabina, defensas y puertas.
- Paredes frontales.
- Lado izquierdo y derecho.

En aquellas áreas geográficas donde las evaluaciones de riesgo justifican inspeccionar los contenedores o remolques para detectar personas escondidas o contrabando, se deben diseñar procedimientos para considerar este riesgo en la instalación de fabricación o en el punto de empaque.

El transportista de largo recorrido debe notificar al transportista afiliado a C-TPAT que finalmente transportará el remolque o vehículo a través de la frontera con los Estados Unidos cualquier cambio estructural, como por ejemplo un compartimiento oculto, descubierto en remolques, tractores u otro equipo rodante que cruce la frontera. Se debe notificar de inmediato y antes de que el vehículo cruce la frontera. Además de que deberá llevar consigo el manifiesto de carga¹², con información completa, legible, precisa y remitidos a la aduana antes que arribe el embarque.

Sellado de contenedores y tráilers: El sellar los contenedores y remolques e incluir la integridad continua del sello, son elementos cruciales dentro de la seguridad de la cadena logística y queda como una parte crítica para las empresas, además que es uno de los compromisos para la certificación C-TPAT. La empresa debe poner un sello de alta seguridad a todo remolque y contenedor cargados que vayan hacia Estados Unidos.

Todos los ellos deben contar o exceder la norma PAS/ISO 17712 que son estándares para sellos altos de seguridad. Los procedimientos escritos deberán de estipular como los sellos deben ser controlados y ser puestos a los contenedores y tráilers cargados, también deberá incluirse los procedimientos para reconocer y reportar sellos y/o los contenedores y tráilers donde se crea que la seguridad se encuentre comprometida al Departamento de Aduanas y Protección de fronteras (CBP) de los Estados Unidos. Solamente los empleados que sean comisionados deberán de distribuir y guardar los sellos para salvaguardar la integridad de los mismos.

¹² Manifiesto de carga: “Documento en el cual se detalla la relación de la mercancía que constituyen carga de un medio o de una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de las mercancías”.

En los remolques dependerá el tipo de mercancía que esté transportando para poder aplicar un sello ya sea de alta seguridad o sellos de dos barras verticales las cuales son colocadas en las puertas de los remolques.

Almacenaje de contenedores y tráilers: Contenedores y tráilers localizados en las instalaciones y bajo el control de la empresa deberán estar almacenados en un área seguridad para prevenir el acceso y/o manipulaciones no autorizados. Deberán de existir procedimientos para informar y neutralizar la entrada no autorizada en contenedores o remolques o áreas de almacenamiento

3. Control de acceso

Los controles de acceso previenen la entrada no autorizada a las instalaciones, mantienen el control de empleados y protegen los bienes de la compañía. Los controles del acceso deberán de incluir la identificación positiva de todos empleados, visitantes y vendedores en todos puntos de entrada:

Empleados: Las empresas deberán contar con un sistema de identificación de empleados para la identificación positiva y propósitos de control de acceso. Los empleados deberán de tener acceso solamente a las áreas designadas para el ejercicio de sus obligaciones y responsabilidades. La administración de la compañía o personal de seguridad deberán controlar adecuadamente la entrada y salida de los empleados, gafetes para visitantes y vendedores.

Los procedimientos para el uso, la eliminación y el cambio de dispositivos de control de acceso (por ejemplo, llaves, tarjetas de acceso, etc.) deberá ser documentado.

Visitantes: Los visitantes deberán de presentar identificación con foto para propósitos de registrar su llegada. Todos los visitantes deberán ser acompañados y traer su gafete visible mientras en encuentren dentro de las instalaciones.

Entregas de paquetería y correo: En las entregas que se hagan en la empresa, incluyendo el correo, el representante de la empresa que haga la entrega deberá de presentar una identificación de la empresa y/o identificación con foto para propósitos de registrar la entrada y salida de las instalaciones. Todos los paquetes

de correo que lleguen a la empresa deberán de ser revisados periódicamente antes de ser entregados a su destinatario final.

Remoción de personas no autorizadas: Deberán de existir procedimientos para identificar y remover personas no autorizadas dentro de la empresa.

4. Seguridad de personal

En este aspecto C-TPAT pide a las empresas miembros que efectúen una verificación de referencias y antecedentes laborales de las personas antes de ser contratadas, además de realizar verificaciones periódicas de antecedentes de personas recién contratadas y personas con antigüedad.

Verificación de candidatos: La información que se la persona presente en la solicitud de trabajo deberá de verificarse, comprobarse y contactar referencias antes de contratar al candidato.

Verificación de antecedentes y referencias: Debe realizarse investigaciones coherentes, verificar antecedentes de empleos y las referencias deberá pedirse a todos los candidatos. Una vez contratado la persona deberá someterse a revisiones periódicas y re-investigaciones basados en causa justificada o dependiendo de la importancia del puesto o el tipo de información a la que tenga acceso de la empresa.

Lo anterior se realiza con el fin de mantener un control de personal y mantener seguridad de la información que el personal pueda llegar a obtener acerca de la empresa y sus procesos.

Procedimientos para el finiquito de empleados: Las empresas deberán de tener procedimientos para recoger o requerir la identificación de la empresa y cancelación de los privilegios de acceso al sistema para empleados que hayan sido despedidos o que hayan renunciado a la empresa.

5. Procedimientos de seguridad

Deberán de existir medidas de seguridad para asegurar la integridad de los procesos referentes a la transportación, manejo y almacenaje de la carga en la cadena de abastecimiento.

Procedimientos para la documentación: Deberán de existir procedimientos para asegurar que toda la información referente a la carga sea legible, completa, correcta y protegida contra cualquier cambio no autorizado, pérdida o información equivocada. El control de la documentación deberá de incluir la protección de computadoras.

Procedimientos para los manifiestos: Para ayudar a asegurar la integridad de la carga, deberán de existir procedimientos para verificar que la información recibida de los socios de negocio sea reportada correctamente y a tiempo.

Embarques y recibo: Los embarques enviados deberán de ser verificados contra la información del manifiesto de carga, ésta deberá de ser descrita correctamente, pesos, marcas, piezas y etiquetas. La carga será verificada contra la orden de compra o la orden de entrega. Los operadores que entregan o reciben carga deberán de identificarla positivamente antes de recibirla o liberarla. Los procedimientos deben ser establecidos también rastrear el movimiento oportuno de las mercancías entrantes o salientes.

Discrepancias en la carga: Todos los faltantes o excedentes y otras discrepancias o anomalías significativas deben ser resueltos y/o investigados apropiadamente.

6. Seguridad física o patrimonial

El manejo y almacenaje de la carga en ubicaciones internacionales deberán de tener las barreras físicas (cercas, bardas) que eviten el acceso no autorizado. El fabricante extranjero debe incorporar los criterios físicos de seguridad C-TPAT a través de sus cadenas de suministro como sea aplicable.

Bardas/Cercas: Las cercas perimetrales deberán de cerrar las instalaciones, áreas alrededor del manejo de carga y áreas de almacenaje. Las cercas interiores dentro de un área de manejo de carga deben ser utilizadas para segregar las cargas domesticas o locales, internacionales, de alto valor y carga peligrosa. Toda la

cerca debe ser inspeccionada regularmente para salvaguardar la integridad y evitar daño-

Puertas/Portones: Las puertas o portones por los cuales vehículos y/o el personal entra o sale de las instalaciones, debe estar controlado. El número de puertas debe ser mantenido al mínimo necesario para el acceso y la seguridad.

Estacionamiento: No se permitirá el estacionamiento de vehículos de empleados o visitantes cerca o dentro de las áreas donde se manejan la carga, descarga y almacenaje de mercancías.

Estructuras de edificios: Los edificios deberán de ser contruidos de materiales que resistan la entrada ilegal de individuos. La integridad de las estructuras debe ser mantenida por inspecciones y reparaciones periódicas.

Control de llaves y cerraduras: Todas las ventanas, puertas, portones y las cercas o bardas externas e internas deben ser asegurados con dispositivos de seguridad. El personal de administración o de seguridad debe controlar todas las cerraduras y llaves, todos los cambios deberán de ser documentados.

Iluminación: La iluminación debe ser adecuada y proporcionada dentro y fuera de las instalaciones inclusive en las siguientes áreas: entradas, salidas, áreas de manejo de carga y áreas de almacenamiento, cercas o bardas y estacionamientos.

Sistemas de alarma y CCTV: Las alarmas y cámaras de circuito cerrado deberán de ser utilizadas para monitorear las instalaciones y prevenir el acceso no autorizado al área de carga, de almacenamiento y estacionamiento del equipo.

7. Seguridad en tecnología de la información

Protección de contraseña: Los sistemas de cómputo deberán de ser asignados en forma individual y las contraseñas deberán de ser cambiadas en forma periódica. Deberán de existir políticas, procedimientos y estándares para ser proporcionados a los empleados en forma de capacitación.

Responsabilidad: Debe de existir un sistema para identificar el abuso, accesos no autorizados, manipulación o intento de alteración de datos del negocio. Todos los

que intenten abusar del sistema deben ser susceptibles a las acciones disciplinarias por parte de la empresa.

8. Capacitación y concientización en seguridad.

La certificación C-TPAT exige que se proporcione un programa de concientización 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.

Este programa debe ser establecido y mantenido por el personal de recursos humanos y de seguridad. Los empleados deben ser enterados de los procedimientos que la empresa tiene para dirigir o manejar una situación y como informarlo. La capacitación adicional deberá de ser proporcionada a empleados que se encuentren asignados en las áreas de embarques, como también el encargado de recepción y distribución de mensajería.

El entrenamiento adicional deberá de ser proporcionado a los empleados para ayudar a mantener la integridad de la carga, reconociendo las conspiraciones internas y proteger los controles de acceso.

Estos programas deben ofrecer incentivos para que los empleados tengan una participación activa y reporten los problemas de seguridad. Las empresas tendrán un proceso documentado y verificable para determinar el riesgo a través de sus cadenas de suministro basadas en su modelo del negocio, es decir el volumen de la mercancía que manejan, el país de origen, rutas logísticas, la asociación de C-TPAT, incidentes pasados, etc.

Criterios para empresas de Transporte Carretero

La cadena de abastecimiento para transportistas de carretera para propósitos del programa C-TPAT es definida como; el punto de origen en los patios o de donde los tractores y remolques son almacenados, por el fabricante/proveedor/vendedor, hasta el punto final de distribución.

Los criterios mínimos de seguridad son diseñados fundamentalmente para ser los componentes de instituir las prácticas efectivas de seguridad diseñadas para optimizar el desempeño de la cadena de suministro o abastecimiento y mitigar el riesgo de pérdida, el robo y el contrabando que podría introducir potencialmente los elementos peligrosos en la cadena de suministro global.

Trimestralmente o cuando las circunstancias indiquen, tal como durante períodos de alerta elevada, una ruptura en la seguridad o algún incidente, los transportistas de carretera deben valorar rutinariamente su grado de vulnerabilidad y desarrollar medidas de seguridad para reforzar o ajustar su postura para prevenir las fallas en la seguridad y conspiraciones internas.

La determinación y el alcance de los elementos criminales que se concentran en el comercio mundial para crear conspiraciones internas, requieren que las compañías, y en particular las transportistas, elevar sus prácticas y procedimientos de seguridad, especialmente si el transportista de carretera tiene el beneficio exclusivo en el programa FAST (Comercio Libre y Seguro, por sus siglas en inglés) el cual se explicará más adelante en este mismo capítulo.

C-TPAT reconoce la complejidad de prácticas internacionales de suministro y seguridad, y aprueba la aplicación y la implementación de medidas de seguridad basadas sobre el riesgo. Por lo tanto, el programa tiene en cuenta la flexibilidad y personalización de planes de seguridad basados en el modelo del negocio de la empresa.

Los criterios para las empresas transportistas se comenzaron a implementar a partir del 13 de Febrero del 2006 y se han dividido en ocho secciones, las cuales se detallan a continuación ((CBP)):

1. Requisitos para socios de negocios (Clientes y Proveedores)

Los transportistas de carretera deben tener procesos escritos y verificables para la selección e investigación de los socios de negocio, inclusive agentes de venta, permisionarios (según sea el caso), proveedores de servicio, nuevos clientes,

referencias comerciales, financieras y las asociaciones profesionales y cámaras de la industria a las que pertenecen.

Deben existir procedimientos escritos para la investigación y verificación de referencias de socios de negocio, tales como clientes y proveedores que señalen factores o prácticas específicas que sugieran revisiones adicionales por el transportista de carretera.

Para los socios del negocio elegibles para la certificación C-TPAT, tales como importadores, puertos terminales, brokers, consolidadores, etc., el transportista de carretera debe tener la documentación que avale que cumple con los requisitos de seguridad, debe indicarse si son empresas certificadas C-TPAT o no. Los socios de negocio que no sean C-TPAT deberán de ser sometidos a un escrutinio adicional para verificar su información.

Los transportistas de carretera deben de asegurar que sus proveedores de servicio se comprometen a seguir las recomendaciones de seguridad C-TPAT por acuerdos contractuales. Los transportistas que ya cuenten con su certificación C-TPAT que subcontraten otra línea de carretera para los embarques hacia los Estados Unidos deberán verificar que también cuente con esta misma certificación o en su defecto deberán de tener el control directo de los embarques a través de un contrato de servicio debidamente legalizado.

Los transportistas de carretera son responsables finales para toda carga a bordo de su remolque o transporte, ellos deben comunicar la importancia de la seguridad de la cadena de suministro y mantener la cadena de custodia como aspecto fundamental a cualquier política de seguridad de la empresa.

2. Seguridad del transporte.

Ya sea tractor, tráiler y remolque, los procedimientos para asegurar la integridad de los embarques deberán de mantenerse para la protección contra la introducción de personas y materiales no autorizados.

Procedimientos para la inspección del transporte: Utilizando una lista de verificación, los operadores deben ser entrenados o capacitados para inspeccionar sus unidades en busca de compartimentos naturales u ocultos. La capacitación en este tipo de revisiones debe ser adoptada como parte del programa de entrenamiento de la empresa hacia los operadores.

Las inspecciones de transporte deben ser sistemáticas y completadas al entrar y salir del patio, así como en el último punto donde se cargó la unidad antes de salir hacia la frontera con los Estados Unidos.

Al encontrar alguna conspiración interna, el personal de supervisión o gerente de seguridad que reporte a la dirección general de la empresa, deberá de conducir revisiones aleatorias a las unidades de transporte después de que el operador haya realizado su verificación, para comprobar que efectivamente lo haya llevado a cabo. Estas búsquedas deben ser documentadas,, basadas en el riesgo, y deben ser realizadas en el patio después de que el camión haya sido cargado y en camino hacia la frontera con los Estados Unidos.

Para esto deberán existir procedimientos escritos que identifiquen factores o prácticas específicas, que puedan estimar si un embarque de determinada empresa que pudiera ser de alto riesgo para la empresa transportista.

Las siguientes prácticas sistemáticas deben ser consideradas al realizar las inspecciones en los transportes. Los transportistas de carretera deben inspeccionar visualmente todos los remolques vacíos, por dentro y por fuera, en el patio y en el lugar de carga, si es posible. El siguiente proceso de inspección es el recomendado para todos los remolques, tráilers y tractores:

Tractores:

- Defensas/neumáticos/rines
- Puertas/compartimientos de herramienta y de batería.

- Respiraderos o tomas de aire.
- Tanques de combustible.
- Compartimentos de la cabina, dormitorio y techo.

Tráiler/Remolques:

- Quinta rueda, compartimientos naturales, patines, frente y lados exteriores.
- Defensas, puertas y partes traseras.
- Paredes frontales.
- Lado izquierdo.
- Lado derecho.
- Piso.
- Cielo interior y techo.
- Puertas interiores y exteriores.
- Exterior y bajo los largueros y ejes del remolque.

Seguridad del tráiler o remolque: Para todos los remolques en custodia del transportista de carretera, la integridad debe ser mantenida, para protegerlo contra la introducción de material y/o personas no autorizadas. Los transportistas de carretera deben tener procedimientos para mantener la integridad de sus remolques siempre.

Es reconocido que aunque un transportista no “pueda ejercitar el control” sobre la carga de remolques o tráilers y el contenido de la carga, los transportistas de carretera deben estar atentos a asegurar que las mercancías sean legítimas y no haya carga de contrabando en el área de carga de la empresa fabricante. El transportista de carretera debe asegurar que mientras vaya en tránsito hacia la frontera, ningún movimiento sospechoso de intento de poner alguna carga de contrabando haya ocurrido, aun en paradas continuas o imprevistas del vehículo.

Los tráilers o remolques deben ser almacenados en un área segura para prevenir el acceso y/o manipulación no autorizada. Deben de existir procedimientos para informar y evitar la entrada no autorizada al área de remolques, tractores o almacenamiento del producto.

El transportista deberá de notificar al Departamento de Aduanas y Protección de fronteras (CBP) de algún cambio estructural, tal como un compartimiento en el remolque, tractor u otro equipo móvil que cruce la frontera. La notificación debe ser hecha inmediatamente al CBP y a las autoridades correspondientes, antes de que el transporte cruce la frontera. Las notificaciones deben ser hechas telefónicamente al Equipo de Antiterrorismo y contrabando del CBP (A-TCET) en el puerto de entrada.

Seguridad de contenedores: Al transportar un contenedor o remolque para un importador C-TPAT en los Estados Unidos, deberán de utilizarse sellos de alta seguridad que cumplan con los estándares ISO 17712 para ellos de alta seguridad.

Procedimientos para el monitoreo y seguimiento de transporte: Los transportistas de carretera deben asegurar que la integridad del tráiler y remolque sea mantenida mientras se encuentre en tránsito hacia su destino a la frontera con los Estados Unidos utilizando algún sistema de seguimiento o sistema de monitoreo. Los operadores deberán de utilizar bitácoras para demostrar que se ha cuidado la integridad de la carga.

Las rutas predeterminadas deben ser identificadas y los procedimientos deben consistir en verificaciones aleatorias de tura junto con la documentación y verificación del tiempo de carga, tránsito hacia la frontera y al destino final durante las horas pico y no pico. Los operadores deben notificar al despachador de cualquier demora en la ruta por accidentes o mal tiempo para buscar alternativas y cambiar el itinerario.

Es de suma importancia que los operadores utilicen un Sistema de Posicionamiento Global o mejor conocido como GPS, por sus siglas en inglés. Este sistema ayuda a tener un mejor control de los transportes, se puede verificar la ubicación del camión así como la ruta que lleva; este sistema lo deben tener instalado de carácter permanente en todos los vehículos de transporte con los que cuente el asociado y de preferencia debe ser colocado e lugar estratégico,

donde los choferes no tengan el conocimiento y esto evitará la manipulación o desconexión del sistema.

Durante las inspecciones extranjeras del Departamento de Transporte (DOT¹³) u otras inspecciones físicas del vehículo exigidas por las leyes estatales, locales o federales extranjeras, los choferes deben denunciar y documentar cualquier anomalía o modificaciones estructurales inusuales descubiertas en el vehículo.

Sellado de remolques: El instalar sellos en los remolques y mantener la integridad del sello son elementos cruciales para la seguridad de la cadena de abastecimiento y sigue siendo una parte crítica en el compromiso del transportista de carretera al C-TPAT. Un sello de alta seguridad deberá ser instalado en los remolques cargados con destino a Estados Unidos. Los sellos deberán contar o exceder el ISO 17712 que son estándares para sellos de seguridad.

Basado en el riesgo, un sello de alta seguridad tipo botella puede ser aplicado al asidero o chapa de la puerta y/o un sello de cable debe ser aplicado a las dos barras verticales en las puertas del remolque.

Los procedimientos claramente definidos deben de estipular como el transportista deberá de controlar lo sellos de alta seguridad que tenga en su poder durante el tránsito. Estos procedimientos deben ser distribuidos a todos los operadores y debe existir un mecanismo para asegurar que estos procedimientos sean comprendidos y aplicados, estos deben incluir:

- a. Verificar que el sello este intacto y si exhibe alguna evidencia de que haya sido o tratado de forzar a lo largo de la ruta.
- b. Llevar un control y documentación de los números de sellos original y los de reemplazo.
- c. Verificar que el número del sello y la localización sea la misma según lo indicado por el expedidor de los documentos de embarque.
- d. Si el sello es removido durante el tránsito hacia la frontera, por alguna autoridad (retenes) un segundo sello se debe poner en el tráiler y el cambio

¹³ Por sus siglas en inglés U.S Department of Transportation

del sello debe ser documentado y reportado al departamento de tráfico de la empresa.

- e. El conductor debe notificar inmediatamente al despachador que el número de sello se rompió, por quién y el número del segundo sello que se pone en el tráiler.
- f. El transportista debe hacer la notificación inmediata al embarcador, al agente aduanal y/o el importador de la colocación de un segundo sello.

3. Menos de camión por entero (LTL)

Los transportistas LTL¹⁴ deben utilizar un candado de alta seguridad o dispositivo semejante cuando se recoja un flete en un ambiente internacional de consolidación. Los transportistas de LTL deben asegurar estrictos controles para limitar llaves o combinaciones que puedan abrir estos candados.

Después de que el flete consolidado es clasificado y cargado en un remolque destinado a cruzar la frontera hacia los Estados Unidos, este deberá de ser asegurado con un sello de seguridad que cumpla o exceda el ISO 17712.

En operaciones LTL o de entrega en las que no se utilice la consolidación antes de cruzar la frontera hacia los Estados Unidos, el importador o el transportista de carretera deberá utilizar sellos de alta seguridad ISO 17712 cada vez que el remolque se detenga para ser revisado y antes de cruzar la frontera.

Procedimientos escritos deben ser establecidos para registrar el cambio de sellos, estipular como son controlados y distribuidos así como las discrepancias que sean anotadas y reportadas. Estos procedimientos deben de estar en las oficinas, patios o terminales del transportista.

A demás en el servicio LTL y no-LTL, deben de existir procedimientos para reconocer e informar de sellos que tengas evidencia de haber sido abiertos o

¹⁴ Less than TruckLoad o en español "Carga menor de camión completamente ocupado" o carga fraccionada, es decir un transporte consolidado, el cual se puede definir como el flete compuesto por varios embarques provenientes de diferentes embarcadores. (Logistics, 2011)

cambiados sin tener registro o los remolques en camino a la frontera con Estados Unidos.

4. Control de acceso.

Los controles de acceso previenen la entrada no autorizada a camiones, remolques y mantienen el control de empleados, visitantes y protegen los activos de la compañía. Los controles del acceso deben incluir la identificación positiva de todos los empleados, los visitantes, proveedores y vendedores en los puntos de entrada. Los proveedores y empleados sólo deben tener acceso a las áreas que han sido autorizados.

Empleados: Un sistema de control para empleados debe de utilizarse para identificación positiva y propósitos de control de acceso. Los empleados sólo deben tener acceso a las áreas donde desarrollan sus responsabilidades. La administración de la empresa o el personal de seguridad deben controlar adecuadamente la emisión y la eliminación de los privilegios del empleado, los gafetes para visitantes y proveedores. Los procedimientos para la emisión, la eliminación y cambio de dispositivos de acceso deben ser documentados.

Visitantes/Vendedores/Proveedores de servicio: Deberán presentar una identificación con foto para propósitos de documentación sobre la llegada, y se deberá llevar una bitácora. Todos los visitantes y proveedores deberán de traer visible su gafete de identificación de la empresa.

Remoción de personas no autorizadas: Deberá existir procedimientos para identificar y remover personas no autorizadas dentro de la empresa.

5. Seguridad del personal

Dentro de la empresa deberán de tenerse procesos optimizados para así poder contar con una total seguridad, basándose en los siguientes rubros:

- a. Verificación de candidatos a ocupar una posición dentro de la empresa, tomando en cuenta antecedentes penales y referencias personales, toda

esta información se deberá corroborar apegado a un estricto procedimiento de valoración.

- b. Hacer revisiones periódicas del empleado contratado.
- c. Al momento de dejar de pertenecer a la empresa, esta deberá de cancelar claves de acceso, físicas y de sistemas, dar avis a proveedores, clientes y empleados.

6. Procedimientos de seguridad.

La empresa deberá tener un procedimiento establecido con una amplia definición, así como un libro de consignas, para con esto contar con medidas de seguridad que garanticen la integridad de todos los procesos enfocados al transporte, manejo y el respectivo almacenamiento de la carga dentro de la cadena de abastecimiento. Los procedimientos deberán de prevenir, detectar o disuadir a personas no autorizadas o material no manifestado de tener acceso al área de carga o a los remolques cargados.

Los procedimientos de seguridad deben ser implementados para restringir el acceso al transporte y prevenir la carga de contrabando mientras vaya en tránsito hacia la frontera con Estados Unidos.

Deberán de existir procedimientos para documentar, registrar e informar inmediatamente todas las anomalías con respecto a los operadores en tránsito hacia los Estados Unidos.

Procesamiento de la documentación: Los procedimientos deben de asegurar que toda información utilizada en la exportación de las mercancías, es legible, completa, exacta y protegida contra cualquier cambio, pérdida o introducción de información errónea. Las medidas, tales como utilizar un archivero con llave deberá de ser utilizado para asegurar el almacenamiento de la papelería que no se utilice, inclusive manifiestos para prevenir el uso no autorizado de tal documentación.

Revisión de documentos: El personal debe ser entrenado para revisar los manifiestos y otros documentos para identificar o reconocer embarques sospechosos como:

- a. Tenga su origen o destino de o lugares no usuales.
- b. Pago en efectivo o un cheque certificado.
- c. Tiene o indica rutas de tránsito inusuales.
- d. Exhibe prácticas inusuales para el embarque de mercancías.
- e. Proporcionan información vaga, muy generalizada o pobre.
- f. Todos los casos de un embarque sospechoso deben ser informados inmediatamente a los puertos más cercanos de entrada a los Estados Unidos.

Conocimientos de embarque y manifiestos: La información del conocimiento de embarque enviada al CBP debe mostrar la primera ubicación, localidad extranjera donde el transportista de carretera toma posesión de la carga destinada a los Estados Unidos. Adicionalmente, para ayudar a asegurar la integridad de la carga recibida, los procedimientos deben de asegurar que esa información recibida de socios de negocio es reportada correctamente y a tiempo.

El transportista también debe de contar con el número de Interfaz de Verificación de Estado/*Status Verification Interface (SVI)*¹⁵.

Carga: Debe ser marcada apropiadamente y ser manifestada para incluir peso, marcas y número de piezas. La aduana y/o otras agencias apropiadas deben ser notificados si las actividades ilegales o sospechosas son detectadas.

7. Capacitación y concientización en seguridad.

Un programa de capacitación en conocimiento de la amenaza debe ser establecido y mantenido por el personal de seguridad para reconocer y fomentar el

¹⁵ La interfaz de Verificación de Estado (SVI, por sus siglas en inglés) es una base de datos electrónica donde el Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP, por sus siglas en inglés) les permite a los usuarios C-TPAT revisar el estado de las empresas que se encuentran certificadas, para ver si están activos o no en dicha certificación.

conocimiento de dichas situaciones que son propagadas por narcotraficantes y terroristas en cada punto en la cadena de suministro. Los empleados deben estar enterados de los procedimientos y el transportista de carretera deberá tener procedimientos establecidos para controlar y como informar en caso de presentarse una situación de este tipo.

Adicionalmente, capacitación específica deberá de ser proporcionada a los empleados para mantener la integridad del tractor y remolque, reconociendo las conspiraciones internas, y proteger los controles de acceso. Estos programas deben ofrecer los estímulos para la participación activa de empleado.

8. Seguridad en tecnología de la información.

Protección de contraseña: Medidas de protección para la contraseña deben ser tomadas para proteger los activos electrónicos de la empresa, inclusive informar a empleados de la necesidad de proteger las contraseñas y el acceso a las computadoras.

Los sistemas automatizados deben utilizar cuentas asignadas individualmente que requieren un cambio periódico de la contraseña. Deberán de existir políticas de seguridad, procedimientos y estándares y ser proporcionados a empleados en forma de capacitación.

Responsabilidad: Debe de existir un sistema para identificar el abuso de los sistemas de cómputo, inclusive el acceso impropio, manipulando o el alterar los datos de negocio. Todos violadores del sistema deben ser susceptibles a las acciones disciplinarias para el abuso por parte del departamento de recursos humanos.

Transponders FAST: Los transponders (transmisores) o cualquier tecnología proporcionada al transportista de carretera por el departamento de aduanas y protección de fronteras de los Estados Unidos. Para utilizar el programa del

Comercio Libre y Seguro (FAST-Carril Express) deberán de ser protegidos contra el maltrato, reparación, robo, manipulación, alteración o la duplicación.

Los transportistas de carretera C-TPAT deben de tener procedimientos documentados para el manejo, uso, la activación, y desactivación de *transponders FAST*. Los transportistas de carretera C-TPAT tendrán prohibido solicitar *transponders FAST* para cualquier compañía transportista de carretera que no sea controlada por un transportista certificado C-TPAT. Además tendrán prohibido solicitar *transponders FAST* cualquier empresa que no tenga un contrato de servicio exclusivo con un transportista certificado C-TPAT.

Los transportistas de carretera tendrán un proceso documentado y verificable para determinar el riesgo a través de sus cadenas de suministro basadas en su modelo del negocio (es decir, el volumen, el país de origen, dirigir, la asociación de C-TPAT, la potencial amenaza terrorista, teniendo la seguridad inadecuada, incidentes pasados de la seguridad, etc.)

C-TPAT reconoce la situación extraordinaria de la industria transfronteriza de acarreo en el corredor de Laredo y alienta y aprueba transportistas para trabajar dentro de la cadena de suministro para hacer un esfuerzo razonable para asegurar la integridad de remolques, especialmente durante el segmento transfronterizo.

Cualquier mal uso de la tecnología FAST, como el prestar los *transponders*, tendrán como resultado la suspensión o la eliminación del Programa FAST. El programa FAST es un beneficio basado en la confianza y buena voluntad.

Iniciativa para seguridad de contenedores – CSI

Este programa promovido por el Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP, siglas en inglés), al igual que la certificación C-TPAT se estableció luego de los ataques terroristas del 11 de Septiembre de 2001 con el fin de evitar el uso de contenedores lícitos por el terrorismo. Inicialmente se centró en los 20 puertos marítimos más grandes del mundo que tienen un alto nivel de

comercio con los Estados Unidos. Actualmente 10 mega-puertos del mundo han alcanzado la certificación CSI. Los países que deseen implementar el Programa CSI en sus puertos deben comprometerse a cumplir con una serie de estándares mínimos.

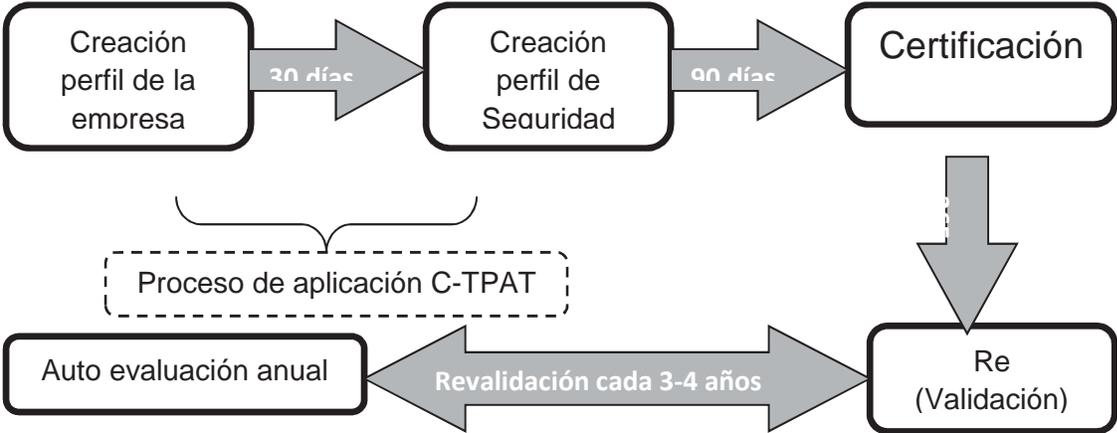
Una de sus ventajas es que otorga un proceso de embarque más eficiente porque no se requiere evaluar los contenedores en el puerto de destino en los Estados Unidos.

Los puertos más importantes con este programa son (COFOCE, 2007):

- 1. Halifax, Montreal y Vancouver, Canadá.
- 2. Rotterdam, Holanda.
- 3. Le Havre, Francia.
- 4. Marseille, Francia.
- 5. Bremerhaven, Alemania.
- 6. Hamburgo, Alemania.
- 7. Amberes, Bélgica
- 8. Zeebrugge, Bélgica.
- 9. Singapur, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen y Kaohsiung, China.
- 10. Yokohama, Tokio, Nagoya y Kobe, Japón.

Diagrama resumido del proceso de certificación C-TPAT

Fuente: (CedisInternacional, 2008)



Beneficios para los Miembros de C-TPAT.

La Aduana ofrece varios beneficios, a las empresas participantes en esta certificación, esto con el fin de compensar todos los compromisos y cambios en sus procesos, de los cuales estuvieron dispuestos asumir. A continuación se enumeran los beneficios:

- Se realizan un menor número de inspecciones, esto asegura menor tiempo para el desaduanamiento y reducción de tiempos en la espera al cruzar la frontera.
- Los importadores reciben beneficios de crédito con el sistema de metas del C-TPAT.
- Un administrador de cuentas asignado (si no ha sido ya asignado uno), esto con el fin de aclaraciones, dudas u algún otro servicio que requiera la empresa que participa como miembro en C-TPAT.
- Acceso a la lista de miembros del C-TPAT. Esto se hace para generar más enlaces comerciales y que las empresas tengan oportunidad de conocer proveedores y tener un punto de referencia para sus futuros embarques que tenga.
- Se le da la opción a la empresa de elegir el proceso de pago de las cuentas establecidas, tienen facilidades de pagos por ser miembro, se pueden hacer pagos quincenales o mensuales.
- Se brinda énfasis en auto-reglamentación, no en verificación de Aduanas
- El acceso a especialista personalizado para la Seguridad de la Cadena de suministro (SSCS), el cual brindará asistencia y responderá a dudas en temas de seguridad.
- Invitación para asistir a cursos de formación y seminarios C-TPAT, tales como el informe anual de C-TPAT, el cual es un simposio que ofrece oportunidades para establecer contactos con otros miembros de C-TPAT.
- El acceso a la Web basada en la C-TPAT sistema de Portal y de "Biblioteca Pública" de materiales de capacitación e información.
- Acceso al carril FAST (*Free and Secure Trade*).

Algunos otros beneficios:

- Realizar de forma expedita el proceso de análisis de la carga en el carril FAST.
- Pertenecer a C-TPAT representa un valor agregado a su servicio incrementándose el número de clientes.
- Mayor integración de la cadena de suministro.
- Reducción de la moderación de riesgo.
- Reducción de robo y vandalismo.
- Mayor eficiencia entre funciones internas y externas.
- Mejora en la seguridad de su fuerza laboral

Por otro lado el costo de no estar inscritos dentro de la certificación puede tener diversos impactos en la empresa y esto se reflejaría en costos al exportador o al cliente final, ejemplo de alguno de ellos son:

- Incremento de las inspecciones a los embarques
- Retraso de embarques, incremento de niveles de inventario de sus clientes elevando costos de operación.
- Interrupciones en la cadena de abastecimiento.
- La falta de un especialista en seguridad por parte del Buro de Aduanas y Fronteras Americanas cuando se presente algún problema.
- La empresa puede ser catalogada como no participativa en la guerra contra el terrorismo y podría ser considerada de alto riesgo.
- Pérdida potencial de negocios con las compañías miembros de C-TPAT.

En el año 2007 la Universidad de Virginia (UVA) encuestó a más de 1.700 miembros de C-TPAT, realizó preguntas respecto a sus puntos de vista de los beneficios y los costos asociados con la membresía en el programa. El estudio identificó variables tangibles e intangibles de los beneficios que brinda la certificación. Varios de los hallazgos y conclusiones a las que se llegaron fueron que las empresas a partir de hacerse miembros del C-TPAT y obtener la certificación obtuvieron, ver cuadro 4.

- Mayor capacidad para predecir el tiempo de entrega.
- Disminución de interrupciones en la cadena de suministro.
- Disminución de los tiempos de espera para los transportistas en las fronteras.
- Aumento del número de clientes e ingresos.
- Establecimiento de procedimientos de seguridad de la cadena de suministro donde antes no existían.
- Revisión más frecuente de los niveles de seguridad de los proveedores.
- Reducir los robos y hurtos de las cargas
- Mejorar la seguridad para los trabajadores.

Cuadro 4. Beneficios importantes de la Certificación CTPAT.

| Beneficios Importantes para las empresas según estudio de la Universidad de Virginia | |
|--|----------------|
| Concepto | Calificación** |
| Reducción en el tiempo y el costo de liberación de la carga en aduanas de ser liberada de la carga en aduanas. | 3.78 |
| Reducción del tiempo del segundo reconocimiento en la carga en aduanas Americanas. | 3.72 |
| Aumentar la previsibilidad en el movimiento de las mercancías a través de las fronteras. | 3.65 |
| Reducir las sanciones. | 3.45 |
| Generar oportunidades significativas para reducción de costos. | 3.43 |
| Mejorar la seguridad para los trabajadores. | 3.41 |
| Reducir hurtos y robos de cargamentos. | 3.40 |
| El acceso al programa FAST (Carril Express) | 3.32 |
| Mejorar la utilización de recursos disponibles. | 3.24 |
| Reducir el porcentaje de los seguros para las mercancías. | 3.15 |
| <p>** La media de calificación va en una escala de 0-4: (donde 4 es un concepto muy importante y 0 nada importante)</p> <p>Fuente: (CBP, 2008)</p> | |

Es importante tener en cuenta que el C-TPAT está diseñado para todo aquel que participe en el comercio exterior. Las Aduanas Americanas alientan a todas las empresas a tomar un rol activo en promover la seguridad en la cadena de abastecimiento y las fronteras. Aún sin tener participación oficial en C-TPAT, las empresas deberían considerar el emplear las recomendaciones de seguridad del C-TPAT en sus prácticas de seguridad.

En caso de que existan empresas que quieran fortalecer la seguridad de su empresa y que no estén contempladas en el tipo de empresas que pueden obtener la certificación C-TPAT, puede buscar alternativas como la certificación BASC, la cual se explicará más adelante en este mismo capítulo.

Se espera que en un futuro se abra la convocatoria de otros tipos de empresas para pertenecer a C-TPAT y obtener su certificación.

El programa o certificación C-TPAT es voluntario, sin embargo, se está analizando la posibilidad de hacerlo obligatorio. La preocupación del departamento de aduanas americanas acerca de la seguridad es permanente ya que se ha convertido en el punto fundamental así como el cumplimiento de las regulaciones comerciales. El incremento a las inspecciones de las cargas de exportación va en constante avance.

El C-TPAT es un programa desarrollado con un enfoque dirigido hacia la protección de las cadenas de suministro de la industria, en contra de actos terroristas, pero es recomendable que las empresas que apliquen a esta certificación se preocupen también, de cumplir con los requerimientos del Departamento de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos (CBP), de utilizarlo como una herramienta de control en sus procesos y así optimizar los procedimientos y sistemas de seguridad de la compañía.

Alianza Empresarial de Comercio Seguro (BASC)

La Alianza Empresarial para la Seguridad Comercial, por sus siglas en inglés BASC¹⁶, es una organización que está denominada como World BASC Organization (WBO: Organización Mundial de BASC, por sus siglas en inglés) sin fines de lucro dirigido por el sector privado y se encuentra en cooperación con el Gobierno, algunos Organismos Internacionales y empresas a nivel mundial, su misión es buscar un comercio internacional seguro, fácil y ágil mediante el establecimiento y administración de estándares y procedimientos de seguridad globales de seguridad aplicados a la cadena logística reconocidos y avalados internacionalmente. ((BASC), 2012)

Estructura Organizacional

A continuación se hace gráfica su estructura organizacional y la mención de los Gobiernos y Organismos que están en cooperación con esta Alianza:



Organismos Internacionales como: La Organización Mundial de Aduanas (OMA), Organización de los Estados Americanos (OEA/CICAD), Asociación Americana de Exportadores e Importadores (AAEI), Consejo de Seguridad Marítima, Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), Cámaras de Comercio Internacional,

¹⁶ BASC -Business Alliance for Secure Commerce

Cámaras Americanas de Comercio, Asociación Latinoamericana de Logística, Instituto de Investigación Transfronterizo y Agencias Aduanales y de Control.

Gobiernos: Aduanas de Estados Unidos, Argentina, Bolivia, México, El Salvador, España, Italia, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Quienes pueden participar

Las empresas o empresarios que son parte de una cadena logística en el comercio internacional, desde el punto de origen hasta el destinatario final, principalmente los exportadores, importadores, aerolíneas, aeropuertos, terminales aéreas, agentes aduanales, agentes de carga, operadores logísticos, operadores portuarios, agentes marítimos y navieros, patios de contenedores, depósitos aduanales, terminales marítimos, empresas de manufactura, transportistas, empresas de vigilancia y zonas francas. No importa su región geográfica ni nacionalidad, es importante que al querer unirse estén convencidos de trabajar por un propósito común como lo es agilizar el comercio internacional.

Requisitos para esta Certificación

Las empresas antes mencionadas deben presentar una solicitud de Admisión junto con los documentos que acrediten sus antecedentes comerciales y legales tanto en su país de origen como en el exterior, así como su honestidad y rectitud personal y comercial.

La empresa, además, debe acreditar inexistencia de antecedente criminal en su país de origen o en el exterior, o en ningún caso ser considerado por autoridad nacional o extranjera como persona sospechosa o de dudosa reputación legal o criminal. Así mismo debe comprometerse a entregar cualquier información o documentación que le sea requerida para los fines de evaluación y calificación de la solicitud de admisión.

El proceso de admisión se debe tramitar ante un Capítulo Regional BASC del país donde opere el solicitante; si en dicho país no existe un Capítulo BASC la

solicitud se diligenciará ante la Organización Mundial de BASC, por sus siglas en inglés “*World BASC Organization*”.

En todo caso el proceso de admisión, certificación y evaluaciones posteriores se sujetará al reglamento BASC, al cual deben sujetarse el Capítulo regional o nacional correspondiente al lugar de origen de la empresa.

Procedimiento para la Admisión

De acuerdo con los lineamientos de la Organización Mundial de BASC, la solicitud que presente la empresa interesada en obtener esta certificación, será objeto de análisis documental por parte de la junta o comisión respectiva quien decide la continuación o no del proceso de afiliación.

En caso que la solicitud sea aprobada, la empresa dispone de 9 meses para implementar el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC y solicitar la auditoría de certificación. Para este efecto se coordina la realización de una auditoría de seguridad en donde se verifican los estándares mínimos exigidos por el BASC y se elabora un informe escrito con las recomendaciones pertinentes. El auditor es designado por el Capítulo donde se presentó la solicitud. Con base en los resultados de la auditoría, la Comisión clasifica la empresa y acepta o rechaza su ingreso como asociado BASC.

Si como resultado de la auditoría se encuentran inconformidades no mayores, se programa una auditoría complementaria; si las inconformidades son de carácter documental, se puede llevar a cabo en las instalaciones de BASC más cercana.

Producto de la evaluación y la auditoría, las empresas pueden clasificarse como:

- **Certificadas:** Aquellas empresas cuyo Sistema de Gestión en Control y Seguridad es conforme con la Norma y Estándares BASC.

- **Preseleccionados o en proceso:** Aquellas empresas que deberán implementar el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC para ser sometido a la auditoría de certificación.

Aprobado el ingreso de la Empresa al capítulo BASC, esta se compromete a cumplir con las normas y lineamientos establecidos en los Reglamentos y demás documentos de Organización Mundial de BASC y de la oficina que le acepta.

Las decisiones de BASC de no-conformidad o desaprobación de las solicitudes de admisión, no deben ser motivadas y la Asociación no tiene obligación de explicar o dar cuenta de sus decisiones.

Evaluación

La evaluación a la cual es sometida la empresa que quiera tener la Certificación BASC, se enfoca principalmente a cuatro aspectos.

1. **Seguridad Física:** Estacionamientos separados para clientes y demás personas, acceso restringido de los particulares a las áreas de carga, mapas que indiquen áreas de acceso restringido, control de entrada de personas, control de entrada de vehículos
2. **Seguridad Documental:** Procesos de capacitación para que el personal detecte intentos de fraude o carga sospechosa e incentivos para el suministro de este tipo de información, firmas para concluir la elaboración de documentos, firmas para concluir la imposición de sellos o su rompimiento, firmas para concluir el conteo de piezas desembarcadas, la revisión de los camiones, la lista de conductores, plazos fijos para concluir documentos, transportar y descargar embarques al arribo, plazos para dar cuenta de las demoras, sistema informático que soporte la operación y permita su seguimiento.
3. **Sellos y Precintos de Seguridad:** Política de control de sellos que regula su utilización, seguridad en sitio de almacenaje de sellos, imposición de sellos a las unidades de carga vacías o llenas.
4. **Acuerdos de Seguridad:** De la empresa con los clientes, Acuerdos de seguridad con autoridades antinarcóticos, autoridades aduaneras y autoridades extranjeras

Certificado BASC

Los certificados BASC que se entregan a las empresas certificadas en las diferentes oficinas de cada país o en la oficina central de la Organización Mundial de BASC son expedidos por dicha organización y firmados en original por la Presidencia Ejecutiva de WBO, por sus siglas en inglés; un representante como testigo honorario del Departamento de Aduanas Americanas o Embajadas Americanas y un representante de la oficina a la cual pertenece la empresa. Los certificados se expiden en papel de seguridad especial que identificará su autenticidad y validez, asimismo están numerados bajo un consecutivo. Los códigos de las empresas se mantienen de acuerdo al procedimiento de registro en base de datos.

Los certificados tienen validez de un año contado a partir de la fecha de su expedición. Durante este término las empresas son auditadas para verificar el mantenimiento y mejoramiento del sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC y la elegibilidad para re certificación; la auditoría debe realizarse durante la vigencia de la certificación inicial. La auditoría y control permanente garantizan que los productos y servicios de las empresas certificadas sean sometidos a una estricta vigilancia en todas las áreas mediante diversos sistemas y procesos

Beneficios del BASC

Las empresas certificadas como asociadas a BASC cuentan con:

- Representatividad y facilitación ante las autoridades vinculadas al comercio exterior, se genera una imagen y prestigio a la empresa que esté certificada.
- Transferencia de conocimiento y experiencia en Seguridad en la Cadena de Suministro.
- Mayor confianza por parte de las autoridades los beneficios derivados de los Memorandos de Entendimiento suscritos por la Organización Mundial de BASC con aduanas, entidades de control y organismos internacionales.
- La certificación de su Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS),

- Disponibilidad de equipos de auditores competentes para la implementación y auditorías del SGCS.
- Apoyo para el cumplimiento de los Requisitos mínimos seguridad para la Certificación C-TPAT.
- Desarrollo de nuevas oportunidades de negocios en mercados internacionales.
- Disminución de riesgos relacionados con el comercio internacional.
- Cursos de capacitación y entrenamiento.

Las aduanas ven en BASC una herramienta para controlar de manera más eficiente el fraude aduanero, contrabando, terrorismo, tráfico ilícito de estupefacientes y el desvío de productos químicos precursores de estupefacientes y maximiza la utilización de sus recursos al constituir instrumento de selectividad para desarrollar programas de administración de riesgos de aduanas.

Diferencia entre BASC y C-TPAT

Esta certificación adopta requisitos mínimos de seguridad al igual que la certificación C-TPAT. Se pretende crear un sistema en donde los actores del comercio internacional sean aprobados por las Aduanas, al contar con los estándares logísticos de las dos certificaciones, también ambas buscan cumplir con el Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global, el cual está siendo promovido por la Organización Mundial de Aduanas y se buscan una estandarización de requisitos y procedimientos.

La principal diferencia entre estas dos certificaciones es que la certificación C-TPAT es expedida por las Aduanas Americanas y la certificación BASC la expide el ámbito empresarial en Estados Unidos.

Sin embargo es importante destacar que, para entrar al mercado Norte Americano cualquiera de las dos certificaciones o en su conjunto dan posibilidades y oportunidades altas de negocio a las empresas mexicanas.

Carril Exprés, Comercio Libre y Seguro (Free and Secure Trade).

Es un Acuerdo Fronterizo entre México, Estados Unidos y Canadá, que surgió a raíz de los sucesos ocurridos el 11 de Septiembre 2001 en Estados Unidos.

Este acuerdo fue diseñado para mejorar el cruce de mercancías en las fronteras hacerlo más sencillo y disminuir el hecho de caer en tiempos de demoras, garantizar la seguridad de los procedimientos así como el fomento de la seguridad y prosperidad económica de cada uno de los países participantes. (Trade, 2012)

Los países se comprometen a coordinar, en la medida de lo posible, sus procedimientos de despacho de mercancías y cruce de embarques en fronteras.

La implementación de gestiones de riesgos, cadenas de suministro seguras y las tecnologías avanzadas para que la selección automatizada de las aduanas sea eficiente y se agilice más el cruce de los vehículos, disminuyendo así el tráfico en las fronteras.

EL programa FAST permite la tramitación rápida para empresas y transportistas comerciales que se han sometido a una investigación de antecedentes y la han completado, este proceso se realiza más que nada para ver qué tan riesgosa puede ser la carga que generalmente maneje las empresas que quieran solicitar el FAST, y que además cumplen con otros ciertos requisitos de elegibilidad.

En México los carriles son denominados Exprés y a ellos sólo tienen acceso las empresas que participan en el programa de Empresas Certificadas. El tránsito en los carriles exclusivos reduce sustancialmente los tiempos de espera en la frontera común.

Existen niveles de amenaza nacional que pueden estar en constante cambio, por lo general estas decisiones de cambio las toman el personal de las aduanas americanas y lo hacen por la creciente amenaza de terrorismo que hay en ese país. Al elevar el nivel de amenaza, también se aumentarán las revisiones de carga y medios de transporte, sin embargo, mientras que otros medios de transporte y de carga estarán sujetos a un mayor grado de inspección, los envíos

de FAST se consideran de riesgo conocidos de baja, así que, el despacho aduanero se realiza normal, sin importar niveles de riesgo. (Ref, 2008)

La tramitación o despachos con carril exprés o FAST existen en 55 de 100 puertos terrestres en la frontera norte y sur de Estados Unidos, por donde generalmente ingresa cargamento comercial.

La mayoría de los trámites con FAST tienen lugar en carriles de uso exclusivo para el FAST, a continuación se presenta un cuadro con las aduanas mexicanas y su correspondiente americana con las que ya cuentan con el sistema de FAST:

| Frontera México | Frontera Estados Unidos |
|----------------------------|--------------------------------|
| Matamoros , Tamaulipas | Brownsville, Texas. |
| Mexicali, Baja California. | Calexico, California. |
| Villa Acuña, Coahuila. | Del Rio, Texas. |
| Agua Prieta, Sonora. | Douglas, Arizona. |
| Piedras Negras, Coahuila. | Eagle Pass, Texas. |
| Ciudad Juárez, Chihuahua. | El paso, Texas. |
| Reynosa, Tamaulipas | Hidalgo, Texas. |
| Nuevo Laredo, Tamaulipas. | Laredo, Texas. |
| Nogales, Sonora. | Nogales, Arizona. |
| Tijuana, Baja California. | Otay Mesa, California |
| Cd. Camargo, Tamaulipas. | Rio Grande City, Texas. |
| San Luis, Sonora. | San Luis, Arizona. |
| San Jerónimo, Chihuahua. | Santa Teresa, New México |
| Tecate, Baja California. | Tecate, California. |

Fuente: **(WorldTradeRef, 2008)**

Requisitos para la obtención de FAST

Para la obtención del FAST requiere que cada componente de la cadena de suministro, desde el fabricante hasta el conductor, la compañía de transporte y el importador, esté certificado conforme el programa de la Alianza entre Aduanas y Comercio contra el Terrorismo (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism* o C-TPAT). Además de que el chofer que vaya manejando el camión debe de tener su tarjeta valida de identificación de chofer comercial FAST.

En México hay dos requisitos adicionales, los bienes deben ser manufacturados por un fabricante C-TPAT aprobado y cumplir con los requisitos de sello de alta

Seguridad al pasar a través de depósitos, agentes aduanales y otros intermediarios.

Se debe seguir con el siguiente proceso:

1. Registro del Importador: Los importadores deberán aplicar y obtener la certificación C-TPAT ante la Aduana Americana. Los importadores autorizados a utilizar el programa FAST para la tramitación en los Estados Unidos deben demostrar que cumplen con los requisitos y reglamentos pertinentes, así como que se han hecho un compromiso con las prácticas de seguridad para mejorar las prácticas de negocio, tal y como lo requiere C-TPAT.
2. Registro del Transportista: Los transportistas deben completar la Autorización del FAST para conducir en Autopistas Americanas, los requisitos para esto son más que nada información corporativa, su perfil de seguridad, un acuerdo por escrito del transportista con Aduanas.
3. Solicitud de Conductor Comercial: En el caso de México la aplicación de la prueba de conductor comercial se presenta ante la *Mellon Financial Corporation* en Pittsburgh, Pennsylvania, posteriormente se tiene que ir al centro de evaluación de riesgo de Aduanas Americanas en St Albans, Vermont. Los solicitantes identificados como de riesgo bajo se dirigirá a un centro de inscripción donde será entrevistado, debe de tener su identificación original y los documentos de ciudadanía con sus huellas digitales y una fotografía digital tomada. Posteriormente a esto se les emitirá un FAST - Tarjeta de conductor comercial.

Métodos de Carga

Los dos métodos de carga para los envíos de FAST elegibles son el sistema de Comercio Libre y Seguro antes conocido como el Prototipo Nacional Aduanero Automatizado (NCAP), además, el Sistema de Procesamiento de Pre-Llegada (PAPS) se reconoce también como método de procesamiento de la carga admisible de la liberación de FAST

FAST: Es el primer cargamento totalmente electrónico y sin papeles por completo: Realizar el trámite sin papeles de procesamiento se logra a través de avanzadas transmisiones de datos electrónicos y la tecnología de transpondedor. FAST es altamente automatizado y permite la liberación expedita de los cargamentos de alta conformidad de los importadores más importantes, la reducción de la congestión en las fronteras de nuestra tierra.

Sistema de Procesamiento de Pre Llegada (PAPS): Es una versión de SCA (Sistema Comercial Automatizado) de carga fronteriza, se utiliza la tecnología de código de barras para agilizar la liberación de los envíos comerciales sin dejar de procesar cada envío a través de la selectividad de Fronteras de carga (BCS) y el Sistema de Selección Automática (ATS).

Cada embarque PAPS requiere una etiqueta de código de barras único, que la compañía atribuye a la factura y el manifiesto del camión, mientras que la mercancía se encuentra todavía en Canadá o México. El código de barras debe ir de acuerdo a la Norma Carrier Alpha Code (SCAC) y Pro-proyecto de ley número de serie o de entrada.

En los Estados Unidos debe indicar esta secuencia de código de SCAC y el número único (Pro conjunto Bill, el número de entrada o única de números). A la llegada del camión en la frontera, el funcionario de aduanas escanea el código de barras, y automáticamente recupera la información. Si no hay revisión, el funcionario de aduanas inmediatamente libera el camión reduce el tiempo de espera y disminuye el tráfico vehicular en la frontera de los EE.UU.

Beneficios

1. Carriles exclusivos (donde esté disponible) para una mayor velocidad y eficiencia en el despacho de los envíos transfronterizos FAST.
2. Reducción del número de exámenes para el cumplimiento continuo de los requisitos aduaneros FAST.
3. Una asociación fuerte y permanente con los mexicanos y Administraciones Aduanas (C-TPAT).

4. Aumento de la seguridad de la cadena de suministro y la seguridad protegiendo al mismo tiempo la prosperidad económica de ambos países.
5. La seguridad de que se están realizando envíos a empresas certificadas C-TPAT.
6. Obtener las modificaciones futuras a FAST, así como de los métodos electrónicos de liberación de carga.

Es importante mencionar que se pueden inscribir en el programa FAST camioneros estadounidenses, canadienses y mexicanos que cumplan con los requisitos. Existen más de 87,000 conductores comerciales que están inscritos en el programa FAST.

CAPITULO V. IMPACTO DE LA CERTIFICACIÓN C-TPAT EN EMPRESAS MICHOACANAS.

En la actualidad las empresas están dentro de un mercado global, existe un alto nivel de competencia y oportunidades, continuamente este mercado crece y se transforma, me refiero aquí que para que el mercado tenga un flujo se hace uso de variables importantes como lo son el precio, calidad, servicio, uso de tecnologías y la diferenciación del producto, entre muchas otras. El uso y aplicación adecuada de estas variables le brindan a las empresas ventajas competitivas

Michoacán es un estado de la Republica competitivo en cuanto a los recursos naturales que se pueden explotar. Se encuentra entre los líderes nacionales en la producción agrícola, sin embargo también existen otros recursos naturales que pueden ser explotados; lo anterior ofrece grandes oportunidades de negocio con productos alimenticios naturales o procesados.

El Estado de Michoacán es la tercera entidad con participación en el PIB Primario Nacional, con una contribución del 10.5%, esto en el año 2011, para el año 2012, La Secretaria de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) proyecta un crecimiento del 2.4% en el PIB primario del Estado. (Michoacán)

Si bien se sabe que muchos de los productos que se producen en Michoacán contribuyen al abastecimiento de los mercados estatales como nacionales, también existe una salida del país de estos productos, ya que no en todas las regiones del mundo se dan. Los productos originarios de nuestra entidad que se encuentran posicionados en los mercados internacionales son, por mencionar algunos: limón, aguacate, toronja, fresa, mango, zarzamora, frambuesa y arándano. Además de que hay productos agropecuarios que cuentan con un fuerte potencial para comercializarlos, como lo son, por mencionar algunos: Mango, Guayaba, Plátano, Robalo, Melón, Carne de Cerdo, Robalo, Trucha, Ostión. (Michoacán)

Podemos observar que existe una diversidad de productos, pero lo que los hace especial es que son del tipo alimenticio para consumo humano. Estos productos

son sujetos a regulaciones y restricciones en muchos países, esto porque son en su mayoría son para uso y consumo humano, así que se debe de tener un control específico para la obtención y comercialización de los mismos.

Por todo lo anterior, Michoacán tiene vínculos comerciales con muchas empresas de todo el mundo, sin embargo el principal país con el cual se tiene más comercio es con Estados Unidos, es algo conocido que sea así, ya que existen razones tales, como la localización geográfica y las facilidades logísticas entre México y Estados Unidos y esto hace que los empresarios Michoacanos decidan exportar sus productos hacia el país vecino.

A pesar de las ventajas geográficas y competitivas que pudiera tener el exportar hacia Estados Unidos, también existe un problema al cual se enfrentan las empresas no solo de Michoacán sino de todo el mundo, y es que cruzar la frontera de Estados Unidos es un tanto difícil, anteriormente lo era pero después de los acontecimientos del 11 de septiembre el tema fronterizo y de seguridad, como lo comentábamos en capítulos anteriores se tornó más severo y con muchas restricciones. Además de que los productos más afectados son los de consumo humano, materias primas, químicos, entre otros. Así que si las empresas Michoacanas exportan principalmente productos agrícolas, sin duda son afectadas por todas las regulaciones severas existentes, esto complica más las negociaciones que tengan con empresas americanas, y por lo tanto afectará a la competitividad y crecimiento de la propia empresa.

Como se explicó en el capítulo cuarto de esta investigación, Estados Unidos creó métodos de regulación para la entrada de mercancías, uno de ellos y a la cual estamos enfocando este trabajo, es la certificación CTPAT Alianza de Aduanas y Empresas contra el Terrorismo, por sus siglas en inglés.

Para tener más claro lo anterior y conocer a lo que realmente se enfrentan las empresas michoacanas Exportadoras que tienen como principal destino de mercancías a Estados Unidos, se realizaron dos encuestas (ANEXO 1), la primera se realizó a una empresa certificada con CTPAT y la segunda otra empresa que no cuenta con la certificación. La realización de esto también nos ayudó a

comprender el grado de influencia que tiene esta certificación para que una empresa obtenga mayores beneficios, como lo son aumento de ventas y por consecuencia crecimiento de la empresa.

La empresa denominada TREFAN México S.A de C.V, ubicada en Zacapu exportadora de plástico biorientado, conocido comúnmente como celofán cuenta con la certificación CTPAT, y su principal país de destino de exportaciones es Estados Unidos, aproximadamente realizan 130 operaciones al mes, la razón por la cual obtuvieron la certificación fue principalmente por que los clientes del país vecino les solicitaron porque así obtendrían más seguridad sobre la mercancía, la empresa obtuvo asesoría de una empresa transportista la cual contaba con esta certificación, analizaron los beneficios que obtendrían y decidieron realizar el trámite.

La empresa que no cuenta con certificación CTPAT es la denominada Aarhuskarlshamn México S.A. de C.V, ubicada en Morelia y fabricante de grasas vegetales comestibles a pesar de que su principal país de exportación es Brasil, también realiza operaciones en Estados Unidos, sin embargo conocen y han considerado obtener este tipo de certificación para agilizar más sus trámites aduaneros, consideran que este tipo de certificación puede ser una puerta para obtener mayores oportunidades de venta.

Ambas empresas llegan a la conclusión de que es importante y de alguna manera necesaria este tipo de certificación, tanto por los beneficios que le brindan así como las oportunidades que se le pueden presentar en un futuro. Los beneficios van desde agilizar los trámites aduaneros hasta crear una imagen de confianza ante los clientes, ya considerándolo más a nivel empresa les da la oportunidad de mejorar en estándares de calidad y así como tener un control y probablemente disminución de costos.

Es cierto que al inicio puede ser considerado un gasto, sin embargo al final de cuentas resulta ser un costo muy bien aprovechado, ya que así pueden generar un crecimiento considerable a la empresa mediante ventas y la obtención de nuevos clientes.

CONCLUSIONES

La denominada Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN), no ha tenido el auge y el crecimiento como se esperaba, existe muy poca información acerca de los trabajos y resultados que han tenido desde su creación y firma en el año 2005.

Sin embargo fue a partir del año 2011 con los acontecimientos del mes de septiembre que fue más notoria la participación de esta alianza y así empezaron a surgir nuevas regulaciones con respecto al comercio exterior y productos de consumo humano y materiales peligrosos, entre otros.

Es entonces donde nos encontramos algunas de las certificaciones más sobresalientes, Asociación de Aduanas –Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT), Alianza Empresarial de Comercio Seguro (*BASIC*) y el Carril Exprés, Comercio Libre y Seguro (*Free and Secure Trade*)¹⁷. En la tesis nos quisimos enfocar a la certificación CTPAT ya que esta es otorgada por las aduanas americanas y la hacen una de las más importantes en cuanto a reconocimiento y respaldo que pueda tener una empresa. En general los beneficios de esta certificación van enfocados a los trámites aduaneros, por ejemplo uno de los más importantes es que brindan la posibilidad de agilizar el paso de la frontera rápido y sin tanto trámite ya que la empresa está respaldada por alguna de las certificaciones y eso basta para facilitar el proceso.

En cuanto al impacto que pueda tener esta certificación a las empresas michoacanas que exportan principalmente a Estados Unidos va más enfocado a las peticiones de sus clientes, ya que esta certificación les da seguridad de que la mercancía que van a recibir cumple con regulaciones y procedimientos de seguridad adecuados.

Por tal razón no es indispensable tener la certificación ni es algo que no vaya hacer que las empresas michoacanas dejen de exportar a los Estados Unidos, sin embargo con el hecho de contar con esta certificación o más que tengan el

¹⁷ () Por sus siglas en inglés.

reconocimiento en el ámbito del comercio exterior le da a la empresa una carta de presentación muy buena ante posibles clientes, además de que le brinda una ventaja competitiva ante las demás empresas de su ámbito.

Es cierto que las empresas michoacanas por lo general no cuentan con un área especializada en comercio exterior y por tanto no tienen todo el acceso a la información de certificaciones o posibles apoyos que se les pueda brindar por parte del gobierno. Llegan a investigar y realizar trámites necesarios solo porque algún cliente se los pide.

Sin embargo, una recomendación que podemos aportar es que es necesario que las empresas que quieran crecer y obtener más clientes en el extranjero que se acerquen a entidades gubernamentales para que así puedan obtener la ayuda necesaria y conozcan nuevas posibilidades de crecimiento, probablemente muchas empresas pueden llegar a pensar que el hecho de certificarse resulte muy caro y mejor se deslinden de la idea, y pierden la oportunidad de crecer y generarse beneficios a futuro. Por lo anterior considero que debe existir un trabajo mutuo entre entidades gubernamentales y empresas, veo necesario también que los gobiernos estatales y federales creen más programas y fondos de desarrollo para las empresas, en Michoacán y en todo el país, así como promover más la inversión extranjera para obtener más desarrollo de empresas manufactureras y de la industria de la transformación en el Estado y también en el País.

ANEXOS

Empresa TREFAN MÉXICO S.A de C.V.

- **Empresa certificada CTPAT**

1. Principal país destino de su exportaciones

Estados Unidos

2. Número de operaciones (de importación y exportación al año
Importaciones 30 por mes, Exportaciones 130 por mes (Promedio)

3. ¿Por qué decidieron certificarse en CTPAT?

Algunos clientes nos solicitaron esta certificación, además tiene algunas ventajas.

4. ¿Cómo se enteró de esta certificación?

Tuvimos asesoría de un transportista quien ya estaba certificado y es nuestro proveedor.

5. ¿Cómo fue el proceso de certificación?

Fueron algunos trámites con la dependencia del CTPAT, además se tuvo que asistir a curso en Estados Unidos para poder recibir la certificación.

6. ¿Cómo tomaron la certificación los directivos de la empresa? ¿Y el personal obrero y administrativo?

Como parte de una cultura de calidad no fue tan complicado que la gente que trabaja en la compañía no viera mal, al contrario lo vieron como bueno, ya que se trabajó en seguridad a más detalle, lo que costó trabajo fue con los proveedores, ya que se tomaron otras medidas para que ellos puedan ingresar a la planta.

7. ¿Cuánto estiman los costos por ello (es decir, lo que cuesta y los gastos asociados? *Esta parte la desconozco*

8. ¿Cuál es el organismo certificador y cómo contactarse con ellos?

La dependencia es U.S. Customs and Border Protection

9. Beneficios después de certificarse.

Confianza con los clientes, el cruce en frontera es más rápido, ya que es una fila especial para cruzar la frontera.

10. Experiencia percibida con la certificación CTPAT.

Definitivamente nos está ayudado en las exportaciones, agiliza los trámites en frontera.

11. De acuerdo a su opinión, ¿Cuáles empresas deben certificarse en CTPAT?
Todas las que tengan un buen volumen de exportación.
12. Opinión propia de las certificaciones en general de las empresas.
Creo que es una buena herramienta para facilitar las exportaciones con USA.
13. ¿Cree indispensable estos tipos de certificación para incrementar la competitividad de las empresas michoacanas?
Sí, porque la mayoría de los cliente, lo piden, si no hacemos esto, podemos quedar fuera.
14. Recomendaciones a empresas michoacanas.
Tratar de obtener esta certificación, en realidad tiene buenos beneficios.
15. Recomendaciones para los gobiernos estatales y federales.
Impulsar este tipo de certificaciones para que las empresas Michoacanas conozcan los beneficios que tiene.
16. Comentarios y sugerencias. - -

Empresa Aarhuskarshamn México S.A de C.V

- ***Empresa NO certificada CTPAT***

1. Principal país destino de exportaciones
Brasil
2. Giro comercial de la empresa
Industrial de Alimentos
3. Número de operaciones importaciones/exportaciones al año
1700 operaciones anuales
4. ¿Qué tipo de certificaciones tiene su empresa Certificaciones de Calidad?
Tales como ISO 9001:2008, Certificación Kosher, Certificación RSPO, Certificación FSSC 22000, Empresa Certificada en Comercio Exterior (AGA, Rubro "A")
5. ¿Conoce la certificación CTPAT? *Sí*
6. Si fue positiva su respuesta anterior, ¿Conoce para que sirve y los beneficios que brinda? *Sí*
7. ¿Consideraría la certificación CTPAT? *Sí*

8. Opinión de la certificaciones

Considero que una empresa que cuenta con certificaciones (en diferentes rubros) es aquella que se preocupa por mantenerse vigente, capacitada y respaldada con procedimientos que la hacen tener un mayor valor agregado y así mismo lograr ser más competitiva.

9. Recomendaciones a empresas michoacanas, ¿Cree indispensable estos tipos de certificación para incrementar su competitividad?

Una empresa certificada brinda a las empresas mexicanas mayores oportunidades de comercializar y entrar en mercados internacionales.

La certificación C-TPAT nace en USA y algunos países como lo es México ha homologado sus certificaciones para que queden a la altura de los estándares de seguridad de USA. Considero que contar con un C-TPAT sí abre mayores oportunidades de venta a las empresas que desean alcanzar los mercados internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

(AITFA), A. I. (s.f.). *Asociación Iberoamericana de Tribunales de Justicia Fiscal o Administrativa*. Recuperado el 2012 de 03 de 25, de <http://www.aitfa.org/attachments/File/Diccionario/Aduanero/M.pdf>

(BASC), B. -B. (05 de 2012). *Business Alliance for Secure Commerce*. Recuperado el 15 de 05 de 2012, de <http://www.wbasco.org/espanol/quienessomos.htm>

(CBP), C. a. (s.f.). *Aduanas y Vigilancia Fronteriza de Estados Unidos de América*. Recuperado el 2012 de 03 de 15, de http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat

ABC, D. (2011). *DefinicionABC*. Recuperado el 05 de 11 de 2011, de <http://www.definicionabc.com/social/seguridad.php>

Aduanas.com.mx, C. y. (10 de Abril de 2012). *Comercio y Aduanas*. Recuperado el 2013 de 02 de 8, de <http://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioryaduanas/79-comercioexterioryaduanas/113-que-es-comercio-internacional>

Alaminos, D. I. (2008). ANTES DEL TLCAN: La historia de los Acuerdos Comerciales entre México y los Estados Unidos. *Revista Digital Universitaria* , 10.

Armenta, F. S. (2007). La Alianza de Prosperidad y Seguridad de América del Norte y su impacto en la Seguridad Regional y Hemisférica. En F. S. Armenta, *Tesis Master* (págs. 28-33). Washington, EE.UU.

BANXICO. (25 de 02 de 2011). *Banco de México: Comunicados de Prensa*. Recuperado el 2011 de 12 de 20, de <http://www.banxico.org.mx/informacion-para-la-prensa/comunicados/sector-externo/balanza-de-pagos/%7B9CC827A7-BF60-4A7A-8016-02305AE61C2C%7D.pdf>

CBP, U. C. (2008). *A guide to program benefits, Examination Statistics Post 2001*. Estados Unidos: US Customs and Border Protection.

CNEXPANSION. (2010). *CNEXPANSION*. Recuperado el 15 de 05 de 2012, de <http://www.cnnexpansion.com/economia/2009/12/30/el-tlcan-16-anos-de-comercio>

COFOCE, C. d. (2007). Certificación C-TPAT: Logro de seguridad y facilidad comercial. *COFOCE la puerta de Guanajuato al mundo* , 10-11.

COMERCIO EXTERIOR. (2003-2011). Recuperado el 20 de Septiembre de 2011, de DICCIONARIO DE COMERCIO EXTERIOR: <http://www.comercio->

exterior.es/es/action-diccionario.diccionario+idioma-223+l-C+p-773+pag-
/Diccionario+de+comercio+exterior/comercio+exterior.htm

DEFINICIÓN.DE. (2011). *definicion.de*. Recuperado el 05 de 11 de 2011, de
<http://definicion.de/prosperidad/>

(1999). Introducción al Derecho Positivo Mexicano. En E. Delgadillo, *Introducción
al Derecho Positivo Mexicano* (pág. 44). Mexico: Limusa-Noriega Editores.

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. (2001). *DICCIONARIO DE LA
LENGUA ESPAÑOLA*. MADRID: ESPASA-CALPE.

Enciclopedia.us. (10 de 05 de 2011). *Enciclopedia Libre Universal en Español*.
Recuperado el 05 de 11 de 2011, de
http://enciclopedia.us.es/index.php/Am%C3%A9rica_del_Norte

Exteriores, S. d. (23 de Marzo de 2005). *Alianza para la Seguridad y Prosperidad
de América del Norte*. Recuperado el Noviembre de 2012, de
<http://www.sre.gob.mx/eventos/aspan/ASPANAgendaprospersedesp.htm>

EXTERIORES, S. D. (2011). *Secretaría de Relaciones Exteriores*. Recuperado el
05 de 11 de 2011, de <http://www.sre.gob.mx/eventos/aspan/faqs.htm>

Flores., P. H. (2001). *Terra.Free-people*. Recuperado el 05 de 11 de 2011, de
<http://tierra.free-people.net/paises/pais-historia-de-mexico.php>

FOOD AND DRUG ADMINISTRATION. (2011). Recuperado el 20 de Septiembre
de 2011, de FDA US: <http://www.fda.gov/>

García, M. E. (2006). *Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del
Norte (ASPAN)*. México: Servicio de Investigación y Análisis, Subdirección de
Política Exterior.

Gobiernos de México, C. y. (16 de 10 de 2009). *TLCAN HOY.ORG*. Recuperado el
07 de 11 de 2011, de Tratado de Libre Comercio de América del Norte:
<http://www.tlcanhoy.org>

Guanajuato., C. C. (2007). Certificación C-TPAT: Logro de seguridad y facilidad
comercial. *COFOCE la puerta de Guanajuato al mundo.* , 10-11.

INEGI. (2012). *Estadísticas del comercio exterior de México: Información
preliminar Enero - Marzo 2012*. México, D.F.: ENEGI.

iniciativamerida.gob.mx. (2012). *Naturaleza y Alcance de la Inicitativa Mérida*.
Recuperado el 2012, de

http://www.iniciativamerida.gob.mx/work/models/IniciativaMerida/Resource/4/1/images/naturaleza_y_alcance_de_la_im.pdf

LOGÍSTICA INVERSA. (2011). Recuperado el 05 de 11 de 2011, de <http://www.upct.es/~gio/cadena%20de%20suministro.htm>

Mexicano, R. e. (28 de 11 de 2011). *El nuevo mexicano*. Recuperado el 20 de 12 de 2011, de <http://elnuevomexicano.mx/2011/11/27/en-eu-y-mexico-crece-la-balanza-comercial/>

Michoacán, P. O. (s.f.). *Michoacan.gob.mx*. Recuperado el 10 de 2012, de <http://michoacan.gob.mx/index.php/temas/gobierno-y-estado/20-economia-finanzas-y-negocios/262-agroindustria>

Ministerio de Comercio Exterior en Perú. (2003). Recuperado el 20 de Septiembre de 2011, de MINCENTUR: <http://www.mincetur.gob.pe/comercio/otros/bioterrorismo/bioterrorismo.htm>

Morales, R. (10 de 05 de 2012). *El Economista*. Recuperado el 15 de 05 de 2012, de <http://eleconomista.com.mx/industrias/2012/05/10/mexico-mercado-mas-dinamico-estados-unidos>

Presidentes, D. c. (23 de 03 de 2005). *Vicente Fox Quesada, George W. Bush y el Primer Ministro Paul Martin*. Recuperado el 2012, de Secretaría de Relaciones Exteriores: <http://www.sre.gob.mx/eventos/aspan/faqs.htm>

PROMEXICO. (10 de 2012). Recuperado el 2013, de http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Interactivos/documentos_tramites_y_dependencias_para_la_exportacion/Conceptos.htm

PROMEXICO. (20 de 01 de 2010). *Síntesis de la Relación Comercial México – Estados Unidos*. Recuperado el 20 de 12 de 2011, de Unidad de Inteligencia de Negocios: <http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/102/1/images/EstadosUnidos.pdf>

RAE, R. A. (2013). Recuperado el 2013, de <http://lema.rae.es/drae/?val=prosperidad>

Ref, W. T. (2008). *World Trade Ref*. Recuperado el 12 de 05 de 2012, de http://www.worldtraderef.com/WTR_site/FAST.asp

Ruíz, G. O. (2006). El comercio Exterior a través de la historia de México. En *Historia del Comercio de México* (págs. 31-61).

- Santos, I. M. (2009). *El Plan Mérida y sus consecuencias para la soberanía Nacional*. Recuperado el 30 de Noviembre de 2011, de <http://ierd.prd.org.mx/coy142/IMS1.htm>
- Secretaría de Relaciones Exteriores. (2012). Recuperado el Febrero de 2013, de <http://www.sre.gob.mx/eventos/aspan/faqs.htm>
- SicaNews, R. (2010). *Página Digital*. Recuperado el 28 de 03 de 2012, de <http://www.paginadigital.com.ar/articulos/2002rest/2002terc/tecnologia/sica86.html>
- Studies, A. U. (2006). *American.edu*. Obtenido de http://www.american.edu/sis/cnas/upload/workingpaper2_celorio_es.pdf
- Trade, I. (2012). *Informed Trade*. Recuperado el 15 de 05 de 2012, de <http://www.itintl.com/fast-free-and-secure-trade.html>
- UNADPYMEXCOL. (2009). *Convenio Universidad Nacional Abierta y a Distancia - Pymex Exportadoras de*. Recuperado el 2012, de unadpymexcol: <http://www.unadpymexcol.org>
- Vara, R. d. (2000). *Diccionario de Derecho*. En R. De Pina Vara. México: Porrúa, 29a edición.
- WorldTradeRef. (2008). Recuperado el 05 de 11 de 2012, de http://www.worldtraderef.com/WTR_site/FAST.asp
- Zarate. (2000). *Colección de Tesis digitales de la Univeridad de las Americas Puebla*. Recuperado el 2011 de Diciembre de 22, de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lec/zarate_m_ve/capitulo1.pdf